CERNESIN

AERONAVA AWACS, demonstraţie în România

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 4 (81) ■ 2005

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN

- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1/2005
  - Nr. 2/2005
  - Nr. 3/2005
- Nr. 4/2005
  - CUPRINS
    - AGENDĂ – Ştiri (4)
    - MISIUNEA “ALTHEA” (8)
    - UNIUNEA EUROPEANĂ (9)
    - REPORTERI LA RADIOLOCATORIŞTI (12)
    - VIAŢA, AŞA CUM ESTE – Rachetiştii (16)
    - CREDINŢĂ ŞI EROISM (18)
    - PSIHOLOGIA ÎN FORŢELE AERIENE (20)
    - IMAGINEA FORŢELOR AERIENE (24)
    - ALBUM “CER SENIN” (26)
    - FORŢELE AERIENE ÎN LUME (28)
    - AEROSPAŢIALE (32)
    - RĂZBOIUL ELECTRONIC (34)
    - EVACUAREA MEDICALĂ (36)
    - SFATUL MEDICULUI (40)
    - RADIOLOCAŢIA – 50 DE ANI (43)
    - REMEMBER – Luna iunie (46)
    - TOP 10 MANAGEMENT – Concurs (48)
    - SPORT (50)
- Lectură plăcută!

Ştiri

Pagina 7

Reportaj

Pagina 16

Aniversare

Pagina 19

Tehnică

Pagina 26

Sport

Pagina 50

Răsplata Cerului

Zborul – iscat în lume ca minune, coborât în spiritul oamenilor mai întâi prin visele colorate ale nopților copilăriei și zămislit apoi într-o pasiune nu bine precizată – rămâne provocarea de căpătâi a ultimului secol și a începutului de mileniu. După o sută de ani de căutări sub zodia norocoasă a izbânzii, zborul devine, astăzi, în prezentul echivoc din spirala nesfârșită a lumii, stăpân absolut al viilorului și zidilor de destin planetar.

Aerodromul – ținutul îndepărtat ghicit după geana orizontului unde pământul se logodește cu cerul – este poarta după care mersul nu mai există, iar sprijinul pe aerul răcoros și mișcător al înălțimilor capătă conturul realității, izvorâte din iluzia de veșnicie a clipei din vis, sub răcoarea umbrei faptului trăit. Sânul pământului, strâns în corsetul pistei cenușii brodată de flori de câmp cu buze arse de secetă, adună jos semnele zborului în inele de viață cioplite adânc, după ce mângâierea văzduhului a trecut.

Pilotul și **avionul** – perechea îngemănată sub altarul zborului – reprezintă măsura visului întrupat, în urma căruia se adună în ungher de memorie traiectoria strânsă din roua dimineților cu cerul curat după o ploaie de vară, din goana nebună a herghelиilor de nori cu coame umede, din râsul curcubeului peste orizonturi, închisă în încremenirea răcoroasă a asfințitului. Ridicați spre haierele cerului, uneori înnobilat de binecuvântarea norilor, alteori biciuit de lacrimile de foc ale soarelui din răscrucea zilei, brăzdând nopțile de cleștar cu privirea înșurubată în colloanele misterioase ale văzduhului, depun zborul lor ca pe un descântec pur, rostit în șoaptă, la vreme de seară, după mantia de platină a razelor de lună: "Ce ai făcut, făcut rămâne!"

Pentru că zborul se face.

Se săvârșește cu sufletul, cu fiecare bătaie de inimă, cu mintea, cu toată ființa.

Iar pentru strădania ta de om viu, primești un dar.

Un dar ce vine de la izvoare.

Te răsplătește cerul.

Iar darurile cerului rămân zborul și ploaia...

Amândouă înseamnă viață.

Căpitan-comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

1–2 iunie 2005

VIZITA ÎN ROMÂNIA A COMANDANTULUI FORŢELOR AERIENE DIN ISRAEL

La invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** s-a aflat în ţara noastră, într-o vizită de lucru, în zilele de 1–2 iunie a.c., comandantul Forţelor Aeriene din Israel, **generalul-maior Elyezer Shkedy.** Vizita a pus în evidenţă bunele relaţii existente între cele două categorii de forţe, dorinţa comună de a extinde şi aprofunda legăturile de colaborare militară pe multiple planuri dintre România şi Israel.

Principalul moment de pe agenda vizitei l-a constituit discuţia de la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene Române dintre generalul-locotenent Gheorghe Catrina şi generalul-maior Elyezer Shkedy. Cu acest prilej, părţile au subliniat necesitatea achiziţionării unor aeronave moderne, din ultima generaţie, ale căror capabilităţi tactico-tehnice să permită desfăşurarea misiunilor în orice condiţii, ziua şi noaptea, cu posibilitatea alimentării în aer şi evitării tuturor obstacolelor cu ajutorul echipamentelor de bord special destinate. În aceeaşi măsură, modernizarea aeronavelor de luptă (avioane şi elicoptere aflate deja în exploatare) asigură realizarea unor platforme de iniţiere şi antrenament având cost scăzut, precizie ridicată şi flexibilitate operaţională. S-a apreciat, în context, că muniţia inteligentă din generaţia a V-a (de tipul DERBY, SPICE, PYTHON 5) ar reprezenta o excelentă achiziţie pentru categoria noastră de forţe, având în vedere capabilităţile de lansare a muniţiei împotriva ţintelor încadrate înainte şi după atac, folosind eficient contramăsurile de apărare, cât şi posibilitatea de a urmări o imagine preselectată (chiar primită în aer) cu ajutorul modulelor INS, GPS, IR, CCD Camera etc. Aşa cum au demonstrat-o cele mai recente conflicte militare, desfăşurarea operaţiilor aeriene autonome are loc într-o arhitectură a spaţiului aerian care oferă simultan apărare, imagine radar, situaţia punctuală a ameninţărilor, poziţia amicilor şi inamicilor. Iar utilizarea sistemelor de recunoaştere aeriană în timp real la altitudini mici şi mijlocii, bazate pe senzori cu înaltă rezoluţie şi imagini digitale, ajută la planificarea misiunilor şi interpretarea imediată a situaţiei aeriene.

Dialogul dintre cei doi lideri militari a reliefat atenţia deosebită pe care părţile o acordă domeniului utilizării avioanelor fără pilot (UAV) pentru toate categoriile de forţe care combină eficient comanda şi controlul întrunit. Actuala dezvoltare a sistemului combinat oferit de reţeaua de informare la nivel sol-aer, cuprinzând întreaga gamă de interpretare, autentificare şi vizualizare, reprezintă elemente de dezvoltare de ultimă oră a echipamentelor folosite pentru perioada următoare. Sub acest aspect, părţile au căzut de acord să planifice o serie de exerciţii bilaterale, în care echipajele româneşti şi israeliene să se antreneze în comun, după scenarii cât mai apropiate de realitatea câmpului de luptă modern. Un zbor mixt, pe avioane militare româneşti, s-a realizat, la Baza 90 Transport Aerian, chiar pe timpul vizitei delegaţiei militare israeliene.

Vizita s-a desfăşurat într-o atmosferă de caldă prietenie şi înţelegere, punând în evidenţă raporturile cordiale dintre cele două părţi, hotărârea comună de a adânci şi extinde colaborarea reciproc avantajoasă.

ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE A PARTICIPAT LA SALONUL INTERNAŢIONAL AL AERONAUTICII ŞI SPAŢIULUI, DE LA LE BOURGET – FRANŢA

48th International
PARIS AIR SHOW
Le Bourget
13-19 June 2005
from 13 to 16 June : Trade Visitors & Press days
from 17 to 19 June : General Public Days

În perioada 13–19 iunie 2005, s-a desfăşurat, în incinta aeroportului parizian Le Bourget, cea de-a 46-a ediţie a Salonului Internaţional al Aeronauticii şi Spaţiului, manifestare organizată de Grupul Industrial Aeronautic şi Spaţial Francez, în asociaţie cu principalii contractori de echipamente ai industriei aerospaţiale franceze.

Din delegaţia militară română participantă la Salon, condusă de şeful Departamentului pentru Armamente din Ministerul Apărării Naţionale, secretarul de stat ing. Ioan Ion, a făcut parte şi şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, generalul-locotenent Gheorghe Catrina. Membrii delegaţiei au vizitat cele peste 200 de modele de aeronave aduse la Le Bourget de cei 1.800 de expozanţi din întreaga lume şi s-au informat cu privire la cele mai noi realizări aeronautice, în eventualitatea unor posibile proiecte militare în domeniu. În cadrul Salonului, aviaţia militară a fost reprezentată, cu precădere, de firmele producătoare de elicoptere (Eurocopter, Bell Helicopter, Agusta Westland şi HAL), dar şi de constructorii avioanelor fără pilot (EADS, Dassault Aviation, IAI şi Northrop Grumman).

CONFERINȚA PRIVIND MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN MILITAR ŞI CIVIL

– Praga, 23–26 mai 2005 –

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a participat, în perioada 23–26 mai 2005, la lucrările Conferinței privind Managementul Traficului Aerian Militar și Civil (CMAC), desfășurate în capitala Cehiei. Din delegația militară română au mai făcut parte căpitan-comandorul Adrian Codi, șeful Biroului antrenament din Centrul de Operații Aeriene, și un reprezentant al Aviației Civile.

Conferința de la Praga s-a bucurat de o largă participare, inclusiv a unor companii de prestigiu în domeniul aeronautic, precum Lockheed Martin, Boeing, Raytheon, Sensys și altele.

Agenda de lucru a conferinței a cuprins următoarele teme principale: ◆ metodologia planificării strategice a traficului aerian; ◆ sisteme avansate de asigurare a traficului aerian militar și civil; ◆ integrarea programelor militare și civile de transformare și coordonare a traficului aerian; ◆ asigurarea traficului aerian și civil în situații de criză; ◆ generația viitoare de sisteme de transport aerian; ◆ managementul siguranței traficului aerian; ◆ schimbul de date între sistemele militare și civile de trafic aerian; ◆ integrarea operațiilor aeronavelor fără pilot; ◆ aspecte regionale ale traficului aerian militar și civil.

Pe baza materialelor prezentate la conferință și a discuțiilor ce le-au însoțit, s-au desprins mai multe concluzii, cele mai importante dintre acestea fiind următoarele:

1. Sporirea continuă a volumului traficului aerian civil, concomitent cu cerințele operaționale tot mai ridicate ale forțelor aeriene, creează dificultăți sistemelor actuale, militare și civile, de management al traficului aerian. Structurile specializate în acest domeniu consideră că, pentru următorii 20 de ani, obiectivul strategic constă în asigurarea unui management al traficului aerian cât mai performant, în care **colaborarea** să reprezinte factorul cheie. Eficiența operațională și adoptarea noilor modele de planificare vor constitui "structura de rezistență" a noii strategii, iar materializarea acesteia se va realiza prin transformări instituționale, sincronizarea globală a traficului aerian, reforma reglementărilor aeronautice și implementarea pe scară largă a noilor tehnologii.

2. Ca important utilizator al spațiului aerian, NATO se concentrează, în momentul de față, pe cinci domenii de transformare, și anume: ❒ operații întrunite; ❒ operații în afara ariei de responsabilitate; ❒ superioritate informațională și o rețea de date cu capabilități superioare; ❒ cooperare militară-civilă efectivă și eficientă; ❒ suport logistic integrat. Cele mai importante capabilități strategice pe care Alianța Nord-Atlantică se concentrează în prezent sunt: mobilitatea/capacitatea de dislocare; sistemul de comandă-control aerian; avertizarea aeriană timpurie și sistemul de supraveghere aeriană a mijloacelor de la sol; comunicațiile spațiale și sistemul de informare automată; apărarea împotriva rachetelor.

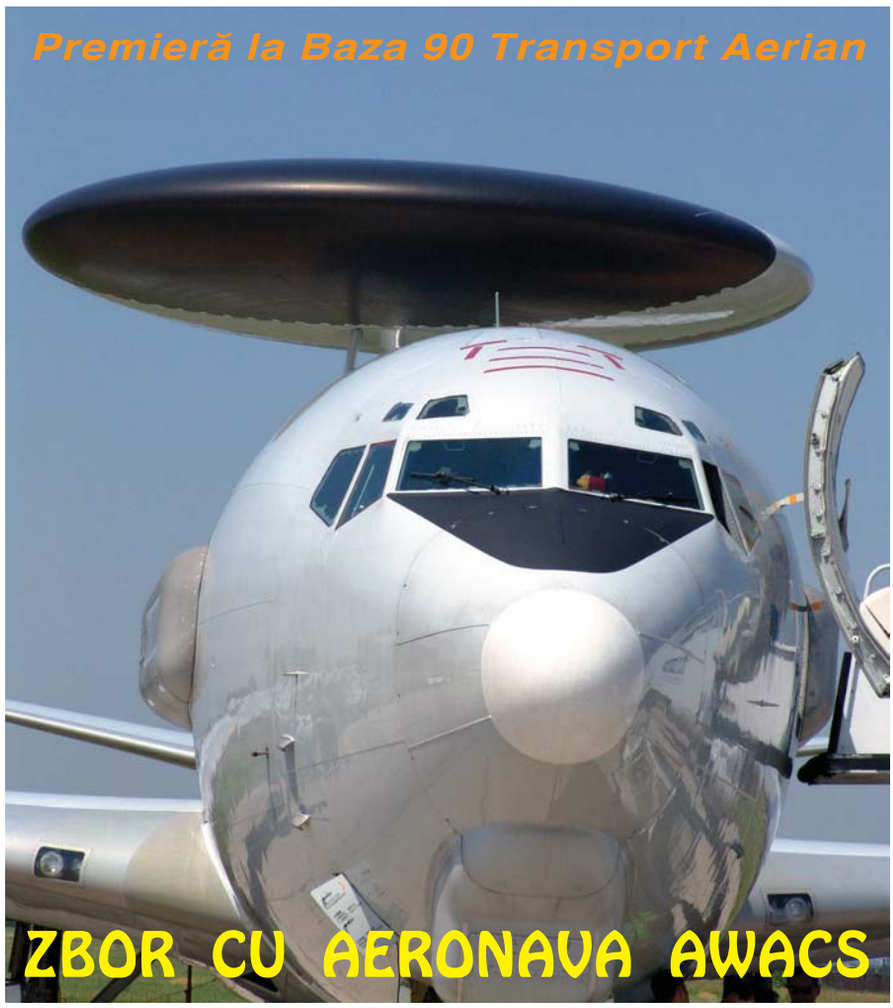
Pentru realizarea obiectivelor sale strategice, NATO acționează prioritar pe următoarele cinci direcții: ■ dezvoltarea unei politici armonioase civile-militare de acțiune și cerințe de utilizare a spațiului aerian în sprijinul misiunilor și rolului Alianței; ■ monitorizarea și evaluarea dezvoltării managementului traficului aerian și sistemului de comunicații și navigație, pentru a evalua impactul acestora asupra capabilităților operaționale ale NATO; ■ sprijinirea națiunilor partenere în dezvoltarea unor structuri de management al traficului aerian efective și structuri interoperabile cu NATO, în conformitate cu legile internaționale; ■ stabilirea mecanismelor și procedurilor de cooperare și coordonare cu organizațiile aviației civile (ICAO, ECAC, EUROCONTROL, IAT, Comisia Europeană); ■ asigurarea operațiilor Alianței prin furnizarea de consultanță de către experți în domeniul traficului aerian și pe problemele aeroportuare.

3. În cadrul conferinței, a fost abordată pe larg și concepția realizării componentei NATO dislocabile pentru managementul traficului aerian. Experiența operațiilor Alianței Nord-Atlantice din Bosnia-Herțegovina, Kosovo și Afganistan a arătat că este dificil ca o singură țară să-și asume întreaga responsabilitate pentru asigurarea și susținerea unui aeroport și a mijloacelor acestuia într-un mediu mixt al traficului aerian civilo-militar. Operațiile în desfășurare demonstrează, de asemenea, că este esențial să se limiteze dislocarea echipamentelor și a mijloacelor la strictul necesar și cât mai curând posibil să se transfere responsabilitatea managementului traficului aerian către o autoritate națională, păstrându-se însă serviciile ATM pentru suportul operațiilor NATO, incluzând forțele de reacție (NRF).

Informațiile obținute vor fi folosite în pregătirea misiunii de preluare a responsabilităților ca "lead nation", din februarie 2006, pe Aeroportul Internațional Kabul.

4. Participanții la conferința de la Praga au subliniat necesitatea și importanța corelării nevoilor operaționale cu prevederile conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian și cu cerințele de asigurare a siguranței traficului aerian. Cerințele operaționale ale forțelor aeriene privind spațiul de zbor accentuează necesitatea de a da posibilitatea aeronavelor militare să acționeze în situațiile de răspuns la criză, ceea ce presupune asigurarea spațiului aerian necesar pentru un tranzit mare de aeronave din Europa spre alte zone geografice și pentru nevoile de antrenamente curente, inclusiv în cazul exercițiilor aeriene.

5. Experții în domeniul traficului aerian au ridicat și problema tratării zborurilor aeronavelor fără pilot ca trafic aerian ce operează după reguli civile. În acest sens au fost identificate cinci probleme majore: **siguranța** (nu se vor tolera scăderi ale nivelului de siguranță pentru traficul aerian prin acceptarea aeronavelor fără pilot în afara spațiului aerian rezervat); **securitatea** (eliminarea posibilităților de interferență și de accesare a protocoalelor de securitate); **validarea** sistemelor de bord pentru a răspunde principiilor de navigație "la vedere"; **amendarea Convenției de la Chicago** (care nu admite operarea aeronavelor fără pilot în spațiul aerian al altor țări, fără autorizare specială); **considerarea impactului asupra spectrului de frecvență.** Iar pentru viitor se va căuta un răspuns la întrebarea dacă este necesar să se abordeze diferențiat problematica aeronavelor fără pilot civile și militare sau nu – pentru a se elimina duplicarea muncii controlorilor de trafic aerian.



Premieră la Baza 90 Transport Aerian

ZBOR CU AERONAVA AWACS

Marți, 31 mai a.c., la Baza 90 Transport Aerian a avut loc prezentarea programului aerian NATO de avertizare timpurie și control (NAEW&C). Cu această ocazie s-a desfășurat și un zbor demonstrativ al unei aeronave AWACS.

La activitate au participat ministrul apărării naționale, șeful Statului Major General și șefii statelor majore ale categoriilor de forțe, președinții comisiilor de apărare din Parlament, reprezentanți ai Guvernului României, alți oficiali ai Ministerului Apărării Naționale.

Generalul-maior Gary A. Winterberger, comandantul NAEW&C, a declarat că vizita se înscrie în cadrul politicii comandamentului pe care îl reprezintă și are scopul de a demonstra capabilitățile sistemului. Totodată, reprezintă o invitație pentru țările noi membre NATO de a se alătura Forței NATO Aeropurtată de Avertizare Timpurie și Supraveghere Aeriană.

Aeronava AWACS este esențială în ceea ce înainte se numea supraveghere aer-aer. Dezvoltarea capabilităților de supraveghere aer-sol s-a impus ca urmare a transformărilor ce au avut loc în arhitectura de securitate și a evoluției societății omenești. "Inițial, acest sistem a fost conceput pentru a funcționa în cadrul granițelor NATO – a menționat generalul Winterberger. În prezent, este în atenția noastră să extindem acest sistem către orice loc al lumii, acolo unde suntem solicitați, fie pentru misiuni de pace, fie în potențiale zone de conflict".

Sistemul a asigurat supravegherea spațiului aerian în operații în Balcani, în Kosovo, în Grecia, cu ocazia Jocurilor Olimpice, iar acum protejează spațiul aerian al Turciei. Fiind un aparat de înaltă clasă și tehnicitate, utilizarea și întreținerea lui sunt foarte costisitoare. Dar, a subliniat comandantul NAEW&C, și beneficiile aduse sunt pe măsură.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, a precizat că, în ultimii 8–9 ani, Forțele Aeriene Române au făcut pași importanți în privința dezvoltării capabilității de a supraveghea spațiul aerian național și cel de interes. Relieful, în mod special munții, sunt obstacole destul de importante atunci când trebuie să se identifice o țintă aeriană la înălțime foarte mică. "AWACS are capacități sporite în acest domeniu, al înălțimilor mici și al suprafețelor foarte mari – a menționat generalul Catrina. Sunt capabilități pe care le-am testat și noi în exercițiile avute, dar pe care le vom folosi și mai mult începând cu noiembrie–decembrie, anul acesta. Atunci vom putea beneficia, prin transmisiuni de date, de informațiile radar generate de sistemul AWACS, având capacitatea de a le integra în ceea ce noi numim imaginea recunoscută. În prezent, Forțele Aeriene Române generează această imagine cu ajutorul senzorilor radar de la sol și al sistemului de comandă-control pe care l-am realizat. Imaginea produsă de noi este total compatibilă NATO, fiind deja conectați prin legături de la sol cu sistemele de comandă-control aerian ale Alianței și schimbăm date".

Datorită faptului că sistemul AWACS este costisitor, dacă se decide ca și țara noastră să se alăture Forței NATO Aeropurtată de Avertizare Timpurie și Supraveghere Aeriană, trebuie să contribuim la bugetul comun. În plus, vor trebui suportate și cheltuielile necesare personalului care va fi trimis să încadreze anumite funcții.

IRINA-MIHAELA NEDELCU

Ecouri

"IAR-99 ŞOIM ESTE CEL MAI AVANSAT AVION DE ANTRENAMENT DIN LUME"

Revista olandeză "Piloot en Vliegtuig" a publicat, în cea de a doua ediție a sa din acest an, un amplu documentar dedicat industriei aeronautice din România. Autorii articolului, Wim Das și Kees Otten, realizează o scurtă istorie a transformărilor petrecute în industria aeronautică românească în perioada 1969 – 1972, pentru a se opri, mai apoi, asupra noilor produse ale principalelor companii aeronautice din țara noastră: I.A.R. Brașov, Aerostar Bacău și Avioane Craiova. Astfel, cititorii revistei au posibilitatea să afle amănunte despre programele de modernizare a aeronavelor MiG-21 LanceR și IAR-330 SOCAT.

Cea mai mare parte a materialului publicistic se referă, însă, la aeronava IAR-99 ȘOIM, pe care jurnaliștii olandezi o numesc, nici mai mult, nici mai puțin, decât "Cel mai avansat avion de antrenament din lume", fiind de părere că singura cauză pentru care acest produs de excepție a pierdut competiția cu principalul său rival, PC-9 Pilatus, în cadrul programului de înzestrare al Forțelor Aeriene ale SUA – JPATS (Joint Primary Aircraft Training System) –, a fost slaba performanță a serviciului de marketing care a gestionat strategia de promovare a acestui produs aeronautic fabricat în România.

Concluzia specialiștilor de la Dutch Aviation Support este aceea că industria aeronautică românească oferă produse viabile, capabile să concureze cu succes aeronavele construite de celelalte state europene cu tradiție în acest domeniu.

DETAŞAMENTUL "BRAVO" – GATA DE DECOLARE

La Baza 90 Transport Aerian s-a desfăşurat ceremonialul predării-primirii comenzii operaţionale a detaşamentului "BRAVO", care, în prima decadă a lunii iulie, va schimba, în Bosnia-Herţegovina, detaşamentul "ALPHA", aflat în această ţară, în cadrul misiunii "ALTHEA", de la începutul anului.

Noul detaşament are un efectiv de 42 de oameni – personal navigant, tehnici de deservire –, dintre care două fete (controlori de trafic aerian), şi va folosi, în timpul misiunilor, cele patru elicoptere IAR-330 SOCAT, pe care a zburat şi detaşamentul "ALPHA" în cele şase luni cât a fost dislocat la Banja-Luka.

Detaşamentul "BRAVO" este comandat de **locotenent-comandorul Valerică Vrăjescu,** comandant de escadrilă de elicoptere la Baza 90 Transport Aerian.

În deschiderea ceremonialului, la care a participat tot personalul ce se va afla în următoarea etapă în Bosnia-Herţegovina, **generalul de brigadă Costel Tătaru, locţiitor al comandantului Comandamentului Operaţional Aerian Principal,** a relevat importanţa misiunii încredinţate detaşamentului pentru imaginea ţării, a armatei, a categoriei de forţe, sarcinile ce revin elicopteriştilor în teatrul de operaţii şi şi-a exprimat convingerea că nu vor fi cu nimic mai prejos decât cei a căror ştafetă o preiau. El a prezentat personalului detaşamentului mesajele şefului Statului Major al Forţelor Aeriene şi al comandantului Forţelor Aeriene Operaţionale, în care, printre altele, i-au asigurat de întregul sprijin pe durata cât se vor afla în Bosnia-Herţegovina.

Preluând comanda operaţională a detaşamentului "BRAVO", **generalul de brigadă dr. Nicolae Roman,** şeful Statului Major al Comandamentului 2 Operaţional Întrunit "Mareşal Alexandru Averescu", a evocat prestigiul pe care l-a câştigat detaşamentul "ALPHA", prestigiu care trebuie păstrat printr-un înalt spirit de dăruire, ordine, disciplină.

Cei doi generali au apreciat nivelul pregătirii profesionale a componenţilor detaşamentului şi le-au urat succes în îndeplinirea misiunii de mare importanţă ce le-a fost încredinţată.

S-A ÎNCHEIAT PROGRAMUL SOCAT

Joi, 9 iunie 2005, cel de-al 25-lea elicopter IAR-330L Puma modernizat cu sistemul SOCAT, inscripţionat cu numărul 28, şi-a luat zborul de la Ghimbav spre Baza 90 Transport Aerian Otopeni.

Evenimentul marchează sfârşitul programului SOCAT, derulat între SC IAR Ghimbav-Braşov şi armată, având drept scop îmbunătăţirea capabilităţilor Statului Major al Forţelor Aeriene de executare a misiunilor complexe ce-i revin.

SOCAT este un sistem modern, avansat, destinat să asigure capabilităţi pentru îndeplinirea misiunilor în sprijinul trupelor terestre, precum şi performanţe deosebite pentru executarea misiunilor de căutare-salvare, recuperare şi transport trupe din locuri greu accesibile.

Până în prezent au fost executate 10.000 de ore de zbor în ţară, reprezentând aproape 3.000 de ieşiri, şi peste 500 de ore de zbor în teatrul de operaţii din Bosnia, în misiuni de cercetare şi supraveghere, evacuare medicală sau transport de trupe şi personal.

ÎNALTĂ CINSTIRE EROULUI AERULUI BÂZU CANTACUZINO

Cunoscutul căpitan aviator Constantin Bâzu Cantacuzino, unul dintre străluciţii aşi ai zborului, care s-au distins în luptele aeriene duse de aeronautica militară română în cel de-al doilea război mondial împotriva a patru dintre cele mai puternice forţe aeriene ale lumii în acea perioadă, şi-a petrecut o parte din copilărie în comuna Jilavele, judeţul Ialomiţa, unde tatăl său avea o moşie.

Comandant, mai întâi, al Escadrilei 58, apoi al Grupului 9 Vânătoare, Bâzu Cantacuzino, recunoscut ca un mare acrobat şi luptător, care angaja confruntări cu mai multe avioane inamice deodată, a obţinut 60 de victorii aeriene, fapt pentru care a fost distins cu Ordinul Militar "Mihai Viteazul", cu alte înalte decoraţii.

În memoria lui, Consiliul Local al comunei Jilavele a hotărât să-i ridice un bust, iar o stradă să-i poarte numele. Posibilităţile materiale locale, deosebit de modeste, n-au permis însă ridicarea monumentului preconizat.

În vederea finalizării acestui act de cinstire a memoriei lui Constantin Bâzu Cantacuzino, care şi după război a continuat să fie un reprezentant de elită al Aviaţiei Române, Consiliul face, printr-o scrisoare trimisă şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, un călduros apel ca personalul categoriei noastre de forţe să sprijine financiar această acţiune.

În acest sens se adresează rugămintea ca suma pe care doritorii vor să o doneze să fie depusă în **contul 214002014365174, cod fiscal 4365174,** beneficiar Consiliul Local Jilavele, la Trezoreria Urziceni, cu menţiunea **"sponsorizare pentru bustul lui Bâzu Cantacuzino".**

"ORA ARMATEI" – EMISIUNE DE SUFLET A ŢĂRII

Cu 65 de ani în urmă, la 16 iunie 1940, era transmisă, pe calea undelor hertziene, prima emisiune militară de radio. A fost un eveniment de... dublu răsunet. În eter şi în sufletele oamenilor.

Prin intermediul acestei emisiuni, timp de şase decenii şi jumătate, în casele românilor, de la difuzoare sau aparate de radio, străbăteau veşti despre cei încorporaţi, şi tare le mai bătea inima când auzeau numele fiului, fratelui, soţului ori prietenului lor. Şi tot cu ajutorul acestui poştaş nevăzut, îşi puteau transmite unii altora noutăţi, gânduri de fiecare zi.

În tot acest noian de fapte şi întâmplări a fost evidenţiată, în ultimele şase decenii ale secolului trecut şi în cei cinci ani scurşi de la începutul acestui mileniu, activitatea Forţelor Aeriene, deopotrivă cu activitatea din celelalte categorii de forţe. Acţiunile bravilor aviatori şi artilerişti în timpul marii conflagraţii, trecerea aeronauticii naţionale şi a celei militare de la aviaţia clasică la cea reactivă, primul zbor pe un avion supersonic, saltul în cosmonautică prin zborul orbital al unui pilot-inginer militar român, realizările din industria aeronautică naţională, tragerile de excepţie ale rachetiştilor sol-aer, performanţele radiolocatoriştilor au fost, ca multe alte activităţi remarcabile, dar necuprinse în aceste rânduri, tot atâtea subiecte "fierbinţi" care ţineau ascultătorii cu respiraţia oprită. Ca şi transmisiile ulterioare din teatre de operaţii, departe de ţară, unde aviatorii militari români executau, temporar sau pe mari perioade de timp, misiuni de luptă ori umanitare.

Prestigiul dobândit de veritabila portavoce a Armatei Române a fost evidenţiat, în chiar ziua când se împlineau 65 de ani de la înfiinţarea ei, în cadrul activităţilor prilejuite de această frumoasă aniversare, desfăşurată la Sala Radio din Bucureşti, de către ministrul apărării naţionale, Teodor Atanasiu, de conducerea Radiodifuziunii, de participanţii la eveniment – cea mai mare parte ziarişti din presa scrisă şi audiovizuală, confraţi ai talentaţilor realizatori ai emisiunii sărbătorite, cărora şi redacţia revistei noastre le adresează calde felicitări şi urări de mai bine.

În cadrul festivităţii, unora dintre cei mai reprezentativi realizatori şi colaboratori ai emisiunii le-au fost decernate **"Diplome de excelenţă". (PETRE BÂNĂ)**

Detaşamentul ALPHA, înaintea unui bilanţ edificator

MISIUNI COMPLEXE, REZULTATE FOARTE BUNE

Dialog cu căpitan-comandorul EUGEN SUCIU, comandantul detaşamentului

– Acum, în apropierea încheierii unei misiuni atât de importante, vă rog, domnule căpitan-comandor, să vă referiţi pe scurt, la principalele acţiuni desfăşurate de personalul unităţii de elicoptere IAR-330 SOCAT, dislocat la Banja-Luka de la începutul acestui an.

– Suntem, într-adevăr, în ziua când purtăm această discuţie, în perioada de final a acestei misiuni, apreciată de liderii politici şi militari ca fiind prima misiune de luptă cu caracter internaţional ce a implicat dislocarea forţelor şi mijloacelor în afara teritoriului naţional, după cel de-al doilea război mondial. Purtând numele de cod "ALTHEA ", misiunea desfăşurată în Bosnia-Herţegovina, sub egida Uniunii Europene, s-a bucurat de participarea mai multor state, între care şi România. Ne-am bucurat că am fost desemnaţi să deschidem acest drum pentru elicopteriştii din Baza 90 Transport Aerian, cu atât mai mult, cu cât invitaţia adresată părţii române de a lua parte la acest examen complex a avut la bază prestigiul pe care elicopteriştii români de pe SOCAT şi l-au câştigat în timpul aplicaţiilor şi exerciţiilor multinaţionale desfăşurate în cadrul Parteneriatului pentru Pace, precum şi la aplicaţiile statelor membre NATO. Am convingerea că partenerii noştri ne-au încredinţat misiunea, contând pe experienţa acumulată de membrii detaşamentului "ALPHA" în cadrul acestor aplicaţii.

La o asemenea încredere, nu puteam răspunde decât printr-un angajament deplin. Chiar dacă nu ne-a fost uşor, având în vedere faptul că durata unei asemenea misiuni era destul de mare, mai mare decât a altor detaşamente, că majoritatea dintre noi s-a aflat pentru prima dată un timp mai îndelungat în afara spaţiului naţional, departe de familii, de unitatea de bază.

Trebuie spus că, în principal, am efectuat misiuni de cercetare, transport şi evacuare medicală în sprijinul Forţei Multinaţionale Nord-Vest din Bosnia-Herţegovina. Am participat nemijlocit la operaţiuni cum ar fi SPRING CLEAN şi WOODPECKER, acumulând, în total, un număr de peste 450 ore de zbor. Operaţiunile au vizat ajutorarea autorităţilor locale în eradicarea acţiunilor de crimă organizată, a infracţionalităţii, în general, şi a traficului ilegal de bunuri, în special.

– Care au fost cele mai dificile momente ale misiunii şi cum le-aţi rezolvat concret?

– Este vorba, mai întâi, de intrarea în teatrul de operaţii, care nu a fost deloc uşoară, chiar dacă am făcut pregătiri preliminare pentru a evita anumite neplăceri. Era o premieră pentru noi. În acest scop am întreprins misiuni de recunoaştere a zonelor în care urma să acţionăm.

Trebuia, de asemenea, să ne adaptăm condiţiilor de zbor de aici, unele complet diferite faţă de cele din ţară. Fiindcă nu se punea problema unor zboruri de antrenament, planificate şi pregătite cu un timp înainte în zilele de program. Eram şi mai suntem încă în serviciu 24 de ore din 24, şapte zile din şapte. Zburăm şi sâmbăta şi duminica, oricând ni se ordonă, ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteo, cu multe aterizări în teren necunoscut, accidentat. Se ştie că aici, în multe locuri, erau îngropate mine şi exista pericolul real de a se produce evenimente, dar, printr-o temeinică recunoaştere a locurilor, ne-am creat, şi cu sprijinul reprezentanţilor altor detaşamente, o bună marjă de siguranţă. Am depăşit aceste momente printr-un lucru riguros, în echipă, adoptând o atitudine deschisă, profesională.

– Pentru pregătirea elicopteriştilor de pe IAR-330 SOCAT, ce învăţăminte aduce ALTHEA? La ce ar trebui să se aştepte cei care vă vor schimba în decursul timpului?

– Modul de executare a misiunilor de zbor în Bosnia-Herţegovina va trebui să se reflecte şi în programul de pregătire teoretică şi practică şi, unde este nevoie, să se opereze schimbări în algoritmul acesteia. Mă gândesc şi la o ieşire din standardele de pregătire, la mai multă libertate şi flexibilitate.

Foto: locotenent Ç. POPESCU

Operaţiunile se derulează uneori într-o asemenea dinamică, încât nu mai ai timp să te opreşti îndelung la amănunte, să stai să meditezi. Terenul este foarte frământat, se zboară mult în munţi, noaptea, numai în NVG. Decolezi imediat, la ordin, şi se întâmplă adesea să ţi se schimbe misiunea, în aer. Nu poţi să spui că n-ai avut timp să te pregăteşti din vreme pentru asemenea noi provocări. Provocarea este permanentă şi concentrarea asupra misiunilor există din primul până în ultimul moment. Acest lucru a fost apreciat în repetate rânduri la detaşamentul nostru de către conducători ai Forţei Multinaţionale de Nord-Vest din Bosnia-Herţegovina.

Trebuie să spunem că este vorba şi de anumite schimbări de mentalitate. De când ne aflăm aici am fost într-un contact permanent cu conducerea Bazei 90 Transport Aerian, cu factori de răspundere din Statul Major al Forţelor Aeriene. Ne-au vizitat şeful Statului Major, locţiitorul său, ofiţeri din Comandamentul Operaţional Aerian Principal. Am fost ascultaţi asupra problemelor, a greutăţilor întâmpinate şi ajutaţi în mod concret, benefic.

La rându-ne, am căutat ca, "din mers", să transmitem celor ce ne vor schimba în teatrul de operaţii pe ce să pună accent încă de pe timpul cât se află în ţară, în procesul pregătirii. Este, în fond, vorba de prestigiul câştigat în atâta vreme, nu fără eforturi, nu fără renunţări, şi, chiar dacă ne vom înapoia în ţară în scurt timp, gândul nostru va fi alături de detaşamentul "BRAVO", care ne va lua locul aici. Aşa este camaraderesc, aşa este corect.

– Vă mulţumim mult, domnule căpitan-comandor, şi vă aşteptăm în ţară la un dialog mai pe îndelete. Poate chiar în acelaşi loc pe care prietenii noştri îl ştiu deja. La o bere, la Aurică.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

STRUCTURILE POLITICO-MILITARE ŞI MILITARE ALE UNIUNII EUROPENE

– documentar –

Asistăm în prezent la o „delimitare a competenţelor" între NATO şi UE privind asigurarea securităţii europene. Evoluţia evenimentelor în acest domeniu a reafirmat dorinţa statelor de pe vechiul continent de dezvoltare a unei identităţi de apărare şi securitate proprii, bazată însă pe principiul „capacităţi separabile, dar nu separate". În acest context, considerăm util să prezentăm, în câteva rânduri, structurile politico-militare şi militare ale Uniunii Europene cu atribuţii în domeniul politicii externe şi de securitate comune (Common Foreign and Security Policy – CFSP).

Tratatul de la Maastricht (semnat la 7 februarie 1992 şi ratificat la 1 noiembrie 1993) stipulează la articolul **J.4** al **Titlului V** că: *„Politica externă şi de securitate comună înglobează toate problemele referitoare la securitatea Uniunii Europene, inclusiv stabilirea, în perspectivă, a unei politici de apărare comune, care ar putea conduce, în viitor, la o apărare comună".*

Pentru aceasta, UE şi statele membre definesc şi implementează o politică externă şi de securitate comună (*CFSP*), guvernată de prevederile tratatului, care acoperă toate domeniile politicii externe şi de securitate.

Obiectivele *CFSP* sunt:

- protejarea valorilor, intereselor fundamentale şi a independenţei UE;
- întărirea, pe toate căile, a securităţii UE şi a statelor membre;
- menţinerea păcii şi întărirea securităţii internaţionale, în acord cu principiile **Cartei ONU**, **Actului Final de la Helsinki** şi **Cartei de la Paris**;
- promovarea cooperării internaţionale;
- dezvoltarea şi consolidarea democraţiei, legalităţii, respectului pentru drepturile omului şi a libertăţilor fundamentale.

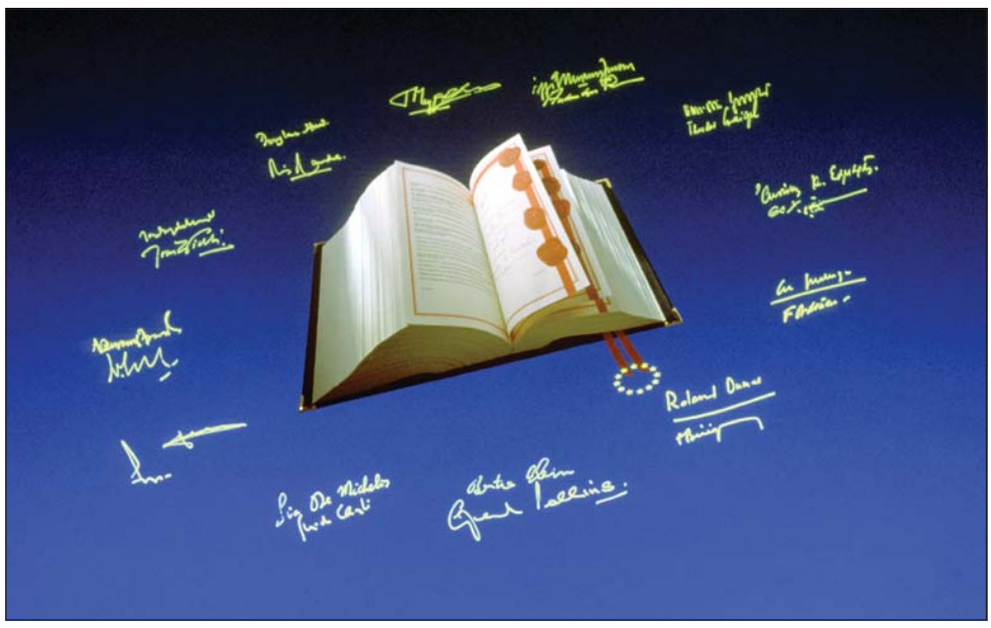
Ulterior, **Tratatul de la Amsterdam** (semnat la 2 octombrie 1997 şi ratificat la 1 mai 1999) şi **Tratatul de la Nisa** (semnat la 26 februarie 2001 şi ratificat la 1 februarie 2003) întăresc sistemul *CFSP*, aducând elemente de noutate, cum ar fi: înfiinţarea unei ***Unităţi de Planificare şi Avertizare*** (*Planning and Early Warning Unit – PEWU*), responsabilă cu monitorizarea evoluţiilor externe şi cu avertizarea referitoare la evenimente şi situaţii ce pot afecta securitatea UE; includerea în Tratatul UE a ***„misiunilor Petersberg"*** (*misiuni umanitare, misiuni de salvare, misiuni de prevenire a conflictelor şi de menţinere a păcii,*

misiuni în managementul situaţiilor de criză, incluzând impunerea păcii şi stabilizarea post-conflict) cu scopul de a sublinia că la baza priorităţilor de acţiune stă dorinţa comună de a apăra securitatea europeană prin acţiuni de ajutor umanitar şi de menţinere şi restabilire a păcii; stabilirea unei cooperări strânse în scopul implementării de poziţii sau acţiuni comune în domeniul *CFSP*.

Se urmăreşte ca politica UE să nu prejudicieze caracterul specific al politicii de securitate şi apărare a statelor membre, să respecte obligaţiile statelor în cadrul NATO şi să fie compatibilă cu politica de securitate şi apărare stabilită prin acorduri internaţionale.

1. ORGANISME ŞI INSTITUŢII POLITICO – MILITARE

Parlamentul European (înfiinţat prin **Tratatul de la Roma**, în 1957, pentru a reprezenta „popoarele reunite în cadrul Uniunii Europene") aprobă şi monitorizează bugetul UE, formulează întrebări şi recomandări la adresa Consiliului UE şi realizează consultări cu Preşedinţia UE în problematica *CFSP*.



Consiliul European este constituit din şefii de stat sau de guvern ai statelor membre. Acesta stabileşte principiile şi orientările generale ale *CFSP*, inclusiv aspectele referitoare la securitate şi apărare.

Consiliul Uniunii Europene (Consiliul de Miniştri) este principala instituţie de decizie a UE. Consiliul este compus din reprezentanţi ai guvernelor statelor membre şi are în componenţa sa mai multe consilii specifice, grupate pe sectoare de activitate. ***Consiliul Afacerilor Generale*** reuneşte miniştrii afacerilor externe ai statelor membre şi are ca rol definirea şi implementarea *CFSP*, pe baza orientărilor generale stabilite de Consiliul European.

Preşedinţia Consiliului Uniunii Europene (deţinută, prin rotaţie bianuală, de fiecare dintre statele membre) are rolul de a elabora iniţiative politice, fiind responsabilă de implementarea celor deja luate. De asemenea, stabileşte poziţiile UE referitoare la problemele internaţionale. Ordinea rotaţiei preşedinţiei, până în anul 2006, este: 2005 – Luxemburg şi Marea Britanie, 2006 – Austria şi Finlanda.

Comitetul Reprezentanţilor Permanenţi (COREPER) este format din reprezentanţii permanenţi ai statelor membre, pregăteşte reuniunile Consiliului UE şi analizează problematica de pe agenda Consiliului.

Secretariatul General asistă Consiliul UE, monitorizează şi analizează dezvoltările pe problematica *CFSP*, identifică domeniile pe care trebuie să se focalizeze *CFSP* în viitor, asigură avertizarea timpurie asupra evenimentelor relevante din domeniul *CFSP* (inclusiv asupra unor potenţiale crize politice). La cererea Consiliului UE, a Preşedinţiei sau din proprie iniţiativă, elaborează documente ce conţin strategii, politici şi recomandări pentru *CFSP*.

Comisia Europeană este organul executiv al UE. Principalele competenţe ale Comisiei sunt: *de control* (supraveghează respectarea Tratatului UE şi implementarea legislaţiei comunitare), *de iniţiativă* (în problemele politicii comunitare), *de execuţie* (având responsabilitatea implementării şi coordonării politicilor, precum şi a gestionării Fondurilor Structurale şi a bugetului anual al UE) şi *de reprezentare* (în statele membre, în statele candidate sau în alte state din afara spaţiului comunitar).

Secretarul General al Consiliului (care are şi rolul de **Înalt Reprezentant al *CFSP***) asistă Preşedinţia în reprezentarea UE şi contribuie la formularea, elaborarea şi implementarea deciziilor politice.

Preşedinţia curentă, cea viitoare, Comisia Europeană şi Secretarul General al Consiliului UE (şi Înalt Reprezentant al *CFSP*) formează ***TROIKA*** şi reprezintă Uniunea în întâlnirile şi dialogul politic cu ţările terţe.

Comitetul Politic şi de Securitate (*PSC*) are rolul de a monitoriza situaţia internaţională în domeniile acoperite de *CFSP* şi procesele de implementare a deciziilor, fiind punctul central pentru gestionarea crizelor şi deţinând controlul politic şi strategic pentru operaţiile desfăşurate la apariţia acestora. ***PSC*** este asistat de *Grupul Politico-Militar* şi consiliat de *Comitetul Militar al Uniunii* (*EUMC*) şi de *Comitetul pentru Aspecte Civile ale Gestionării Crizelor*.

Consilierii RELEX constituie un organism preparatoriu pentru coordonarea/cooperarea *interpillar* şi pentru aspecte legale, instituţionale şi bugetare referitoare la *CFSP*.

Corespondenţii Europeni reprezintă puncte de contact (*Point of Contact – POCs)*, între departamentele *CFSP* ale ministerelor afacerilor externe ale statelor membre.

Grupurile de Lucru, în prezent în număr de 30, repartizate pe arii geografice (Africa, Asia, Balcani etc.), abordează diferite tematici (problematica ONU, dezarmare, drepturile omului, politica de securitate, OSCE, dezarmare nucleară, exportul armelor convenţionale, planificare politică, droguri, terorism etc.).

2. STRUCTURILE MILITARE ALE UE

Comitetul Militar al UE (*EU Military Committee – EUMC*), asemănător Comitetului Militar al NATO, este autoritatea militară superioară a UE, constituită din şefii Statelor Majore ale armatelor statelor membre, iar pentru activitatea curentă, din reprezentanţii militari ai acestora. Pentru statele europene membre NATO, reprezentanţii militari sunt, în general, dublu mandataţi - NATO şi UE.

Rolul general al *EUMC este* realizarea consultărilor şi coordonării dintre statele membre, asigurarea expertizei militare şi a recomandărilor specifice pentru Comitetul Politic şi de Securitate (*PSC*) în legătură cu *elaborarea conceptului general de management al crizelor şi a aspectelor sale militare, implicaţiile militare rezultate din controlul politic şi direcţionarea strategică a operaţiilor UE de management al crizelor; evaluările de risc, dimensiunea militară şi implicaţiile potenţialelor situaţii de criză, elaborarea, evaluarea şi revederea periodică a obiectivelor în domeniul realizării capabilităţilor de management al crizelor, relaţionarea militară a UE cu NATO, cu state candidate la Uniune şi cu state din afara Uniunii, estimarea costurilor implicate de operaţiile şi exerciţiile militare ale Uniunii.*

EUMC răspunde şi de coordonarea activităţii *Statului Major Militar al Uniunii* (*EUMS*).

Frecvenţa activităţilor desfăşurate de *EUMC* este o dată pe săptămână (în format *MilRep*) şi de două ori pe an (cu reprezentare la nivelul şefilor Apărării - *Chief of Defence – CHODs).* În format ***EUMC + 5*** (inclusiv **Bulgaria, Islanda, Norvegia, România** şi **Turcia**), *EUMC* se întruneşte trimestrial sau la nevoie.

Statul Major Militar al UE (*EU Military Staff – EUMS*) este structura care asigură expertiza militară şi sprijinul de specialitate pentru autorităţile politice şi politico-militare ale UE, în domeniul *Politicii Europene de Securitate şi Apărare* , inclusiv în conducerea operaţiilor militare ale UE. *EUMS* nu constituie un comandament operaţional şi îşi desfăşoară activitatea sub direcţionarea politică a *PSC* şi sub autoritatea militară a *EUMC.*

Misiunea generală a *EUMS* este realizarea avertizării timpurii, a evaluării situaţiilor şi a planificării strategice pentru misiunile de *tip Petersberg*, inclusiv identificarea şi constituirea forţelor militare europene naţionale şi multinaţionale, precum şi implementarea politicilor şi deciziilor adoptate de *EUMC.*

De asemenea, *EUMS* contribuie la elaborarea, evaluarea şi analizarea capabilităţilor militare ale UE *(Headline Goals)*, având şi responsabilitatea monitorizării, evaluării şi formulării recomandărilor legate de pregătirea, exerciţiile şi interoperabilitatea forţelor şi capabilităţilor militare alocate UE de către statele membre, realizând şi inter-relaţionarea cu NATO.

EUMS **desfăşoară activitatea** permanent (în format ***EUMS*** + 5, lunar sau ori de câte ori este nevoie).

Documentar realizat de locotenent-colonel FLORIN BAROGA

DE VEGHE ÎN LANUL DE CĂTINĂ...

Am poposit din nou, după exact 35 de ani, în cazarma radiolocatoriştilor de pe malul mării. O, tempora!
De departe, totul părea neschimbat. Aceeaşi întindere verde-roz de stuf şi cătină, acelaşi vuiet surd al valurilor răscolite de vânt şi de curenţi, aceiaşi pescăruşi nesătui ţipând în zbor săgetat, acelaşi miros acut de peşte, scoici şi alge, aceleaşi antene imense rotindu-se neobosit în căutarea "ţintelor" insidioase...
De aproape, lucrurile stau cu totul altfel decât înainte. Oameni mai puţini, tehnică mai... rarefiată. Nodul radiotehnic de altădată a devenit companie, misiunile, deşi în esenţă aceleaşi, s-au restrâns ca amploare şi ritmicitate, ieşirile în eter se efectuează doar *la ordin*. Noile realităţi politico-militare, apartenenţa noastră la NATO, exigenţele reformei structurale, cerinţele viitorului au impus redimensionarea drastică de acum. Şi totul este OK atâta vreme cât radiolocatoriştii sunt optimişti şi-şi văd în linişte de veghea lor neslăbită la limpezimea şi securitatea radioelectronică ale spaţiului aerian al ţării.

Bună dimineaţa, soare!

Bătrânul "ARO" răsuflă uşurat. Am ajuns cu bine la poarta cazărmii, unde ne aşteaptă, bucuroşi de oaspeţi, comandantul companiei, **maiorul Adrian Baciu,** şi locţiitorul său, **căpitanul Uranius Dună.** E dimineaţă, e soare şi se anunţă o zi splendidă după ploile reci de până acum. Drumul până la "comandament" este scurt, suficient însă pentru a ne da seama de ordinea desăvârşită din jur, de curăţenia de pe alei, de spiritul gospodăresc şi... estetic al oamenilor de aici.

Maiorul Adrian Baciu, comandantul companiei

Fire veselă şi comunicativă, maiorul Baciu ne umple un-doi blocnotesul de reporter. A venit în unitate de când a ieşit ofiţer, adică din 1987. Deşi e moldovean, din Roman, s-a adaptat repede în Dobrogea, şi-a luat nevastă din părţile locului şi a adus pe lume două fete frumoase – Raluca, de 13 ani, şi Elena, de 9 ani. A dat apartamentul pe o casă cu grădină, unde cultivă te miri ce, dar mai ales flori. N-are maşină mică, nu-i place să pescuiască. Îşi umple timpul liber cu grădinăritul, cu drumeţia. Nu se simte "rupt" de restul lumii. Are televizor, calculator, "navighează" nestingherit pe INTERNET. E mulţumit de viaţa pe care o duce, se simte

Radioaltimetru "PRV-13" "mătură", clipă de clipă, cerul în căutarea "ţintelor" insidioase...

fericit în familia lui, cu cei dragi lângă el.

În unitate? Muncă multă, răspunderi mari, probleme de tot felul. Tehnica de radiolocaţie a rămas aceeaşi, staţiile sunt puţin ostenite, însă încă bune pentru îndeplinirea misiunilor ce revin companiei – cercetarea spaţiului aerian din zona de responsabilitate, determinarea caracteristicilor "ţintelor", înştiinţarea operativă a eşalonului superior despre situaţia aeriană din fiecare moment. Deşi se intră în grafic de lucru doar la ordin, serviciul la staţii se desfăşoară permanent, cu aceeaşi exigenţă de totdeauna. În cele cinci dispozitive sunt amplasate complexele "P-14", "P-18", "PRV-13", deservite de echipaje bine instruite, de adevăraţi profesionişti. Fapt confirmat şi de calificativul "FOARTE BINE" obţinut la recentul control semestrial. "Sunt mulţumit de toţi subordonaţii mei – ni se destăinuie maiorul Baciu. Cu ei rezolv toate misiunile, cu ei soluţionez toate problemele din cazarmă. Sunt tineri, inimoşi, înţelegători. Nu-i sperie greutăţile, s-au obişnuit cu privaţiunile şi servituţile specifice subunităţii, specifice zonei. Am încredere în ei şi sunt convins că <<familia>> ce o formăm acum nu se va destrăma niciodată".

Căpitanul Uranius Dună, locţiitorul comandantului

Aşteptând "GAP FILLER"-ul

La fel de volubil ca şeful său, căpitanul Dună continuă firul discuţiei. Şi el se mândreşte cu oamenii companiei. Deşi le lipsesc multe, nu se plâng niciodată, nu fac nazuri. Sunt bucuroşi că au de lucru, că se poate conta pe ei în orice împrejurare. El însuşi face de toate, răzbeşte în orice situaţie. La 37 de ani, se consideră împlinit profesional, se simte util. A absolvit toate cursurile de carieră cu calificativul maxim şi s-a înscris, pentru continuarea studiilor, la Academia Forţelor Aeriene, unde speră să obţină licenţa în managementul organizaţiei. Trebuia să fie avansat în grad încă din 2002, dar nu are funcţie de maior. Nu-şi face însă griji. Este sigur că armata are nevoie de el şi este optimist în privinţa viitorului.

Cum la fel de sigur este că subunitatea lui va trăi şi zile mai bune. Este vorba ca în 2006 compania să primească în dotare radarul performant "GAP FILLER". Dacă alţi radiolocatorişti se mândresc cu "FPS"-ul, vor avea şi ei cu ce se mândri. Dar nu trăieşte din iluzii. Prezentul este prezent, şi misiunile trebuie îndeplinite

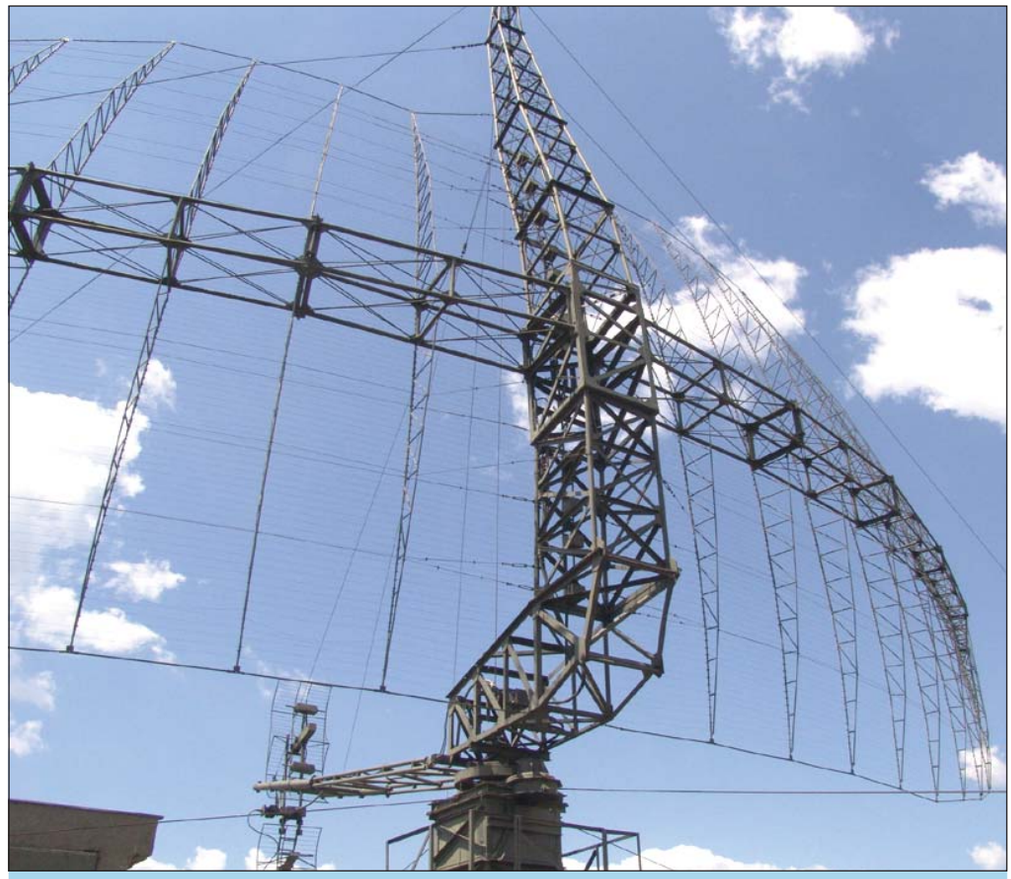
Maistrul militar clasa a II-a Ştefan Malihin

ireproşabil, la standarde NATO, cu tehnica pe care subunitatea o are. Şi ca să dovedească acest lucru, ne conduce "pe teren", la staţia "LENA P-14 F", unde operator de serviciu este **maistrul militar clasa a II-a Ştefan Malihin.**

În adăpostul de piatră, este ca în farmacie. Ordine perfectă, flori, chiar şi un platou încărcat cu mere roşii. Staţia se află "în aşteptare", putând fi pusă în funcţiune în doar câteva minute. "Ochiul" ecranului e

Mult aşteptatul radar de performanţă "GAP FILLER", care în 2006 va intra în dotarea companiei

gata să primească impulsurile din eter, telefonul dictorului aşteaptă să zbârnâie, totul sugerează siguranţă, calm imperturbabil, profesionalism sută la sută. Gazda noastră ştie totul "ca pe apă", e în stare să-ţi descrie circuitele şi modulele şi cu ochii închişi". Este tânăr, ambiţios, interesat să acumuleze cât mai mult în specialitatea sa. A absolvit şcoala militară în 1989 şi s-a întors... acasă, în deltă. E de-al locului şi tot de-aici şi-a ales şi mireasa, Mariana. Au făcut împreună cinci băieţi, ultimii doi, Andrei şi Gabriel, fiind gemeni. Mijlociul, Alexandru, este cam bolnăvicios, soţia nu are serviciu, dau o groază de bani pe lemne, pe medicamente, pe hăinuţele copiilor. Dar nu se plânge. S-a învăţat cu greul în Jurilovca natală, are caracter puternic, fire optimistă. Aşteaptă, şi el, ca pe o promisiune de viitor în profesie, miraculosul "GAP FILLER". Până atunci, îşi vede de treabă, aşa cum îşi văd de treaba lor şi ceilalţi operatori de pe staţie: **maiştrii militari clasa I-a Valentin Ţuţuianu** şi **Victor Saraev, maistrul militar clasa a II-a Florin Breazu, sergenţii-majori Andrei Barahtian** şi **Valentin Butelchiu** (operator pe staţia "P-18").



Impetuoasa staţie "LENA P-14 F", în neobosita ei cercetare a spaţiului aerian românesc de la mare

"Fă-mă bine, doctore!"

Subunitatea nu are prevăzută în statul de organizare funcţia de medic. În schimb, o are pe aceea de sanitar-şef. Iar din iunie 1990, aceasta este îndeplinită cu brio de **plutonierul-major Ion Suhov.** Şi el este de prin părţile locului, din Periprava, şi a ţinut morţiş ca după absolvirea şcolii de la Focşani să se întoarcă acasă, în deltă. Nu-i pare rău de alegerea din tinereţe. Acum, la 40 de ani, este om în toată firea, are doi băieţi mari, Lucian (17 ani) şi Adrian (12 ani), are soţie iubitoare, cu care şi-a făcut casă şi a agonisit ce le trebuie în gospodărie, inclusiv un calculator performant.

Plutonierul-major Ion Suhov, sanitarul-şef al companiei

Şi la capitolul "profesie", lipoveanul Suhov stă excelent. Mai în glumă, mai în serios, colegii de unitate şi vecinii de bloc îi spun "dom' doctor", iar ultimele şase calificative sunt foarte bune. Nu o dată, cu trusa lui de prim ajutor, sanitarul Suhov a făcut adevărate minuni. Cum cadrele companiei nu au medic de familie, din lipsă de doctori, se înţelege, ori de câte ori se ivesc probleme, oamenii apelează la Suhov, răsfăţându-l cu rugămintea pacientului în suferinţă: "Fă-mă bine, doctore!" Iar "doctorul" trece imediat la treabă – vede despre ce este vorba, oferă primul ajutor, sfătuieşte, îndrumă, completează biletele pentru consult ori pentru internare. "O ducem tare greu aici – ne spune sanitarul-şef. Nu avem cabinet medical, nu avem punct farmaceutic. Eu nu sunt abilitat să eliberez reţete, iar în oraşul nostru sunt doar câţiva medici, şi aceia navetişti. Deşi plătim asigurarea medicală, nu avem medic de familie, aşa că nu putem beneficia de reţete şi medicamente compensate, la nevoie trebuind să achităm costul acestora integral. Chiar şi vizitele medicale anuale le efectuăm tocmai la... Constanţa! Ca să nu mai vorbesc de cazurile de urgenţă, pe care le soluţionăm neînchipuit de anevoios, cu riscuri majore pentru cei aflaţi în suferinţă!"

Cu toate acestea, sanitarul-şef Ion Suhov îşi face ireproşabil datoria, este în permanenţă la post. Nu e el doctor, însă este de mare folos celor din jur, reuşind să ţină situaţia sub control. În subunitate nu sunt bolnavi cronici, n-au existat cazuri deosebite. Munca de prevenire, educaţia sanitară, controlul riguros la intrarea şi ieşirea în/din serviciu asigură o stare de sănătate bună, propice îndeplinirii la nivel calitativ superior a tuturor misiunilor ce revin companiei radiotehnice de la malul mării.

Mulţumim mult, "doctore"!

Omul sfinţeşte locul

Ne-am convins, încă o dată, de adevărul şi înţelepciunea proverbului românesc "Omul sfinţeşte locul". Da, când omul

este priceput şi vrea să facă treabă bună, nimic nu este imposibil, nimic nu-i stă în cale. Ne-au dovedit-o cu prisosinţă harnicii şi destoinicii radiolocatorişti din compania comandată de maiorul Baciu. Fiecare, la locul său de muncă, în specialitatea şi pe funcţia sa, este un fel de factotum, un "doctor" în materie, un "cineva" indispensabil.

De pildă, **doamna Lidia Chioveanu.** Pe funcţie, este referent şi şef compartiment

Sergentul Ion Ciobanu, şef depozit materiale de radiolocaţie

documente clasificate. Face totul cu rigoare, cu conştiinciozitate, cu profesie. Dar tot aşa de bine operează cu calculatorul, se implică în proble-

Caporalul Grigore Sipatchin, un şofer de nota 10

mele administrativ-gospodăreşti. Ca şi soţul său, **plutonierul-major Titi Chioveanu,** administratorul subunităţii. Ca şi **maistrul militar clasa a II-a Gabriel Toma,** cazarmarul companiei şi întâiul ei gospodar. Ca şi **maistrul militar clasa a II-a Cristinel Periverzov,** mecanicul şi timonierul şalupei cu care este dotată subunitatea. Ca şi **caporalul angajat pe bază de contract Grigore Sipatchin,** şofer pe DAC şi ATS, care stă mai mult în cazarmă, întrucât soţia sa, Paşa, este plecată la lucru sezonier în Spania. Ca şi fruntaşul m.a.c. **Claudiu Saraiev,** electromecanic şi şofer pe autostaţia "P-14". Ca şi **sergentul Ion Ciobanu,** şef depozit de materiale de radiolocaţie şi transmisiuni. În majoritate – oameni ai locului, învăţaţi cu asprimile vieţii în deltă, cu greutăţile izolării şi stresul inconfortului. Oameni simpli, dar robuşti, siguri pe ei, încrezători în muncă, în efortul greu şi cinstit de zi cu zi.

Le dedicăm aceste rânduri ca pe un omagiu binemeritat, ca pe o scuză că scriem atât de rar despre ei, aceşti frumoşi anonimi ai unor fapte cu totul deosebite. Sincere felicitări, bravi camarazi, şi să vă dea Dumnezeu sănătate şi noroc!

Lidia Chioveanu, în timpul când nu mânuieşte documentele clasificate

Soarele se pierde, maiestuos, în pâcla asfinţitului sângeriu. Marea îşi tălăzuieşte molcom valurile, iar pescăruşii se întorc, sătui, la cuiburi. Neclintirea nopţii cuprinde, încetul cu încetul, împrejurimile. Doar antenele radarelor îşi continuă, neobosite, pendularea stânga-dreapta, în căutarea "ţintelor" ce ne-ar fi putut tulbura cerul înstelat.

La posturile lor, oamenii companiei de pe malul mării îşi fac cum ştiu ei mai bine datoria. Adică, la standarde NATO. Iar noi, oaspeţii lor intempestivi, ne grăbim să încredinţăm tiparului aceste rânduri, prea sărace pentru a cuprinde tot ce am fi vrut să spunem despre radiolocatoriştii maiorului Baciu şi căpitanului Dună. Poate vom reuşi data viitoare...

Colonel (r) NICOLAE RADU
ADRIAN SULTĂNOIU

De veghe în lanul de cătină...

ARMONII PE ÎNALTELE FRECVENȚE ALE DĂRUIRII

– însemnări sincere, în alb și negru, despre rachetiști –

ÎN POFIDA TUTUROR GREUTĂŢILOR

Nu întâmplător, unele dintre reportajele despre rachetiști încep cu descrierea drumului până la divizioanele de foc, dispuse undeva în păduri izolate, în care doar păsările cerului ajung mai lesne. Și, ajunse acolo, nu mai pleacă. Rămân să le țină companie oamenilor dintre desișuri, cu trilul lor încântător, menit, parcă, să le îndulcească viața.

Din București, după ce faimoasa "dubă" rulează zeci de kilometri pe asfalt, virează la stânga să ia, milităreşte, cu asalt, gropile unui drum accidentat. De sus, de lângă șofer, hârtoapele par mai ușor de suportat. Dacă nu te sprijini, din când în când, de o bară, riști să te alegi cu ceva cucuie în creștetul capului sau să-i distragi, într-un mod de "pardon, scuzați", atenţia celui de lângă tine.

Am fost onorat că mi s-a făcut, ca oaspete, favoarea să văd nestingherit – vorba vine – panglica drumului de parcurs, panorama locurilor, din cabina autocamionului care, văzut de departe, îți apare ca un războinic al șoselelor plecat la luptă. În spatele nostru, bravii rachetiști sol-aer, care fac, zilnic, timp de trei ore, naveta cu "duba", trec, indiferent de anotimp, prin diverse etape de rezistență la intemperiile vremii. Vara – suportă cu stoicism canicula din interior, iar iarna, se dezmorțesc, după ce au tras o porție de frig, la căldura unei sobițe cu butelie. Adică, sunt căliți. La școala aspră a bărbăției. Cum îi trebuie și îi stă bine unui militar român, proaspăt intrat în NATO.

Uneori, iarna, când nămeții fac zid de netrecut în fața ei, sunt chemate în ajutor prin telefonul mobil tractoare cu pluguri de la o societate binefăcătoare din zonă. Odată, când nu s-a mai putut în nici un fel străpunge troienele, au înnoptat la colegi din satele apropiate.

Cineva ne povestește că, pentru a ajunge la unitate, după ce a pierdut, în două rânduri, autoduba, a mers cu mașini de ocazie până unde puteau circula mijloacele de transport autohtone. Apoi a luat-o, apostolește, pe jos, înotând prin nămeți vreo zece kilometri, cu groaza în suflet să nu-l mănânce lupii. Atunci și-a făcut cele mai aspre autocritici din viața lui. Ajuns la unitate extenuat, a avut puterea să se bucure că nu l-a mustrat comandantul. Ce să mai apostrofezi un asemenea om?! S-a pedepsit, și încă destul de aspru, singur. Poate trebuia să-l propună la o decorație, ori să-i publice poza la gazeta de perete, ca exemplu pentru un spirit al datoriei atât de dezvoltat.

La un moment îndelung așteptat, comandantul, aflat în dreapta, îmi arată pădurea, locul unde se află cazarma rachetiștilor. Și mă bucur. De două ori. O dată că vom ajunge, în sfârșit, și a doua oară, că mi-am ales profesia de jurnalist. Încă unul din puținele prilejuri când poți cugeta: ce bine este să fii ziarist! Sau comandant!

ÎN VÂLTOAREA PERFORMANŢELOR

Pentru stoicismul cu care suportați drumul, cred că ați merita o primă – îi spusesem eu, în cabină, comandantului. A zâmbit.

Ajunși în unitate, am avut parte de cea mai încântătoare primire. Aceeași pe care ei o au în fiecare dimineață. Corul extraordinar al păsărelelor, care ciripesc cât îi ziua de lungă. Și atunci, nu ca să-mi retrag aprecierea de mai înainte, revin: Banii aceia, domnule locotenent-colonel, ar fi cazul să-i dați înapoi. Nici într-o stațiune nu trăiești o asemenea bucurie, nu întâlnești atâta liniște. Mai că îți trece prin gând că se merită răbdarea de până atunci numai să respiri toată ziua într-o asemenea oază. Și iarăși zâmbește, aprobator, comandantul. Dar în liniștea aceea patriarhală, se topesc atâtea neliniști! Numite căutări prin hățișurile secretelor ce le incumbă profesia de militar într-o armă atât de complexă, dar și performantă. Numite strategii de închegare a unei echipe fără de care toate eforturile nu-și află finalitatea: lansarea și dirijarea la țintă a rachetei.

Locotenent-colonelul Claudiu Hermeniuc, de când se știe rachetist, a avut în minte un învățământ desprins de la înaintași: prezentarea divizionului de foc de parcă ar fi centrul universului, iar ei, stelele acestuia. Așa s-a transmis din generație în generație, chiar dacă nu exprimă, absolut, un adevăr. Dar dă bine la imagine. Și cheamă la muncă îndârjită. La spirit de răspundere, la dăruire. Fără condiționări. "Și chiar dacă nu ești, de fapt, ceea ce ne spuneau nouă comandanții – continuă Hermeniuc –, faptul că ți se încredințează, ție și camarazilor, misiunea sacră de apărare a cerului într-o zonă de responsabilitate, că la momentul ordonat trebuie să cuplezi tehnica, să lansezi racheta, chiar că te face să crezi că ești, poți fi, așa ceva. Iar ca metaforă, sună superb". De aceea au și împrumutat-o și însușit-o mulți.

Oricum, spiritul ei a prins. Pregătirea nu cunoaște sincope. Chiar dacă mai sunt probleme cu unii, care pătrund mai anevoie tainele, se lasă mai greu angrenați în tonusul muncii asidue și efortului permanent. Sunt tineri și vor înțelege, cu timpul, dar un timp foarte scurt, că tot efortul divizionului de a îndeplini o misiune ține de coeziunea colectivului, de profesionalismul echipei de luptă. Dacă o verigă este slabă, s-a terminat totul lamentabil. De aceea toți trebuie să fie foarte buni. Pentru a fi capabil, unul, să-l înlocuiască pe celălalt, la nevoie. La aceeași capacitate!

Când sunt momente-cheie pentru unitate, nu se mai planifică nimeni nici în concediu, nici să plece la vreun curs. Oricât de important ar fi el. Și exemplul îl au chiar în persoana comandantului. Care, știind că unitatea va avea un examen greu de trecut, a solicitat eșalonului superior să-i fie amânată plecarea la un curs post-universitar de conducere. Problema este că tragerea nu s-a mai executat. Are însă încredere că va fi replanificat.

Nu peste multă vreme, vor executa o

Locotenent-colonelul Claudiu Hermeniuc verifică în fiecare zi calitatea lucrului subordonaților săi

aplicație în teren, foarte importantă. La cea anterioară au obținut calificativul "Foarte bine". Ca și la ultimele trageri de luptă executate în poligonul Capul Midia, unde s-au clasat pe primul loc în cadrul Brigăzii. Chiar dacă au avut, din lipsă de efective, unii specialiști… împrumutați.

La următoarea tragere sunt hotărâți să se descurce numai cu forțe proprii. Comandantul ține mult la pregătirea oamenilor. În fiecare dimineață face un tur prin unitate să verifice, în primul rând, cum se execută controlul funcțional. Unui maistru i-a arătat personal de cinci ori cum trebuie să procedeze. După 20 de minute, a revenit. Omul tot nu reușea să respecte algoritmul de executare a verificării parametrilor. Fiecare lucru, chiar dacă pare un amănunt sau un lucru de rutină, are importanța lui. Când este vorba de un complex atât de însemnat, cum este cel de rachete, nimic nu trebuie neglijat. Iar maiștrii și subofițerii sunt pionii principali în tot acest angrenaj care se mișcă zi și noapte în divizionul de foc. Peste 90 la sută dintre ei sunt specialiști de clasă. Ca și ofițerii, de altfel. Dintre militarii angajați pe bază de contract, dețin acest titlu circa 50 la sută. Ei au fost calificați în două-trei funcții. Marea majoritate a ofițerilor dețin titlul de specialiști clasa 1. Și îl confirmă din plin an de an.

Comandantul se mai supără când unii încearcă să pună în prim-plan problemele personale. Dar îi trece. Îi ia cu delicatețe și îi corijează. Multe dintre cadre urmează, în paralel, instituții superioare de învățământ. Din toate categoriile: ofițeri, maiștri militari, subofițeri. Când au examene semestriale, este înțelegător. Când este vorba însă de admitere, uneori îl încearcă îndoiala. Și asta i se trage de la un caz, când cineva vroia să se prezinte cu orice preț la examen, deși se afla angrenat într-o aplicație importantă. Iar atunci când l-a întrebat, într-o doară, la ce dă examen, a rămas uimit de răspuns: "Nu știu, că mama m-a înscris la facultate"...

O altă problemă în atenția permanentă a divizionului este tehnica. Fiind de o generație mai veche, fac tot ce depinde de ei să fie în permanentă stare de funcționare. Lucrările de trecere de la un sezon la altul sunt efectuate cu maximă rigurozitate. Au o mare grijă de piesele de schimb. Cu sprijinul conducerii brigăzii, au reușit să facă rost de seturi întregi de piese încă nefolosite.

Ni se oferă și un exemplu de probare a disponibilității tehnicii. Un exercițiu desfășurat pe o ploaie ce nu mai contenea. Întorși în cazarmă, au trebuit să execute demontările necesare pentru a-și relua activitățile obișnuite. S-a lucrat până târziu. A doua zi, însă, o nouă verificare. La ora 12 era planificat zborul prin care li se marcau țintele. Au montat-o la loc și au fost gata, pe poziție, la secundă. Toată lumea a fost mulțumită. Asemenea rezultate dau strălucire muncii, aduc bucurii reale. Chestia cu "duba" devine un subiect de fapt divers.

ÎN PRIMELE RÂNDURI

Sunt, mai întâi, veteranii. Unul dintre ei este chiar locțiitorul comandantului, **maiorul Ioan Mocanu.** A venit în unitate în 1987, după absolvirea școlii, ca locotenent, șef de sistem. Constant, s-a dovedit un ofițer de mare probitate profesională, un bun cunoscător al tehnicii, un adevărat instructor pentru cei ce au venit după el în unitate.

Căpitanul Marin Marinescu, comandantul bateriei radiotehnice, ar putea fi lider într-un top al devotamentului, al loialității față de unitate. Priceput, competent, riguros, exigent.

Sublocotenentul de radiolocație Liviu Găină s-a adaptat într-un timp foarte scurt exigențelor funcției, dovedind o capacitate de pricepere extraordinară. E băiat deștept, cum sunt mai toți, dar parcă mai receptiv, cu un spirit de angajare mai profund. Ca și **maistrul militar clasa a IV-a Nicușor Micu,** exemplu de seriozitate și perseverență pentru tinerii de seama lui.

Locotenentul Marius Benza – un iscusit ofițer cu dirijarea

Și un specialist de înaltă precizie la stația AKORD – maistrul militar clasa a II-a Paul Ciobotea

Maistrul militar clasa a II-a Paul Ciobotea nu este subordonat locotenent-colonelului Hermeniuc. El aparține marii unități și dovedește aici, ca oriunde este nevoie, înalta lui competență în exploatarea stației AKORD. Pe care o știe cum nici pe el nu se cunoaște mai bine. Succesele pe care divizionul le-a obținut la tragerile de luptă, ca și ale altor unități, de altfel, i se datorează în bună măsură. Dar la ce nu se pricepe Paul?!

Și mai este un domeniu în care excelează. Al dragostei față de această unitate, care nu este, de fapt, a lui. Însă de câte ori a fost vorba de eforturi susținute în interesul ei, a făcut-o cu mare pasiune, cu râvnă și dăruire exemplare. Este tare mulțumit comandantul de maistrul Ciobotea. Ca și de Hojda, colegul acestuia. Datorită lor, antrenamentul prin acest complex de imitare a țintelor face din operatori adevărați ași în mânuirea tehnicii.

Locotenentul Marius Benza are deja la activ două trageri la Capu Midia. A realizat că este greu să fii rachetist. Dacă îți faci cu plăcere meseria, uiți de greu și trăiești din plin satisfacțiile. Cele două mari examene prin care a trecut, tragerile de luptă, le consideră ca o mare realizare a lui. Și a divizionului, bineînțeles. Pentru vârsta lui, a fost prin multe unități. De la un divizion din Banat, la Mihai Bravu, iar de acolo la Capu Midia, la Centrul de instrucție al brigăzii și acum aici. Se bazează mult pe oamenii de lângă el. Știe că numai cu ei și prin ei poate fi și el bun. Idealul lucrului în echipă.

Muncește cot la cot cu **maiștrii militari clasa a V-a Gigi Mierlicioiu** și **Anca Stan.** Îi testează permanent și se bucură atunci când îi semnalează corect țintele posibile. Le dă mereu ca exemplu pe **maistrul militar clasa I Valeriu Călin,** acum într-un alt divizion, un profesionist desăvârșit, care cunoștea la perfecție algoritmul tragerii. L-a ajutat și pe el în câteva ocazii, când constata anumite scăpări. Fără a ține seama de grad, experiența își spune mereu cuvântul.

Și locotenentul ne spune că în unitate există un adevărat cult pentru tehnică, pentru o instruire la parametri maximi. Așa cum a fost mereu în acest divizion de foc, despre care am aflat că este o adevărată pepinieră de bravi comandanți, de generali ai Forțelor Aeriene.

Cam aceștia sunt rachetiștii locotenent-colonelului Hermeniuc. Oameni de ispravă, modești, truditori, cu idei novatoare. Cinste lor!

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

SIMBOLURILE DIN SUFLETELE NOASTRE

În cea de-a 40-a zi de la Sfânta Înviere, o altă mare sărbătoare a umplut de bucurie şi speranţă inimile creştinilor ortodocşi de pretutindeni: ÎNĂLŢAREA LA CERURI A DOMNULUI NOSTRU IISUS HRISTOS.

Şi parcă în acea zi dangătul clopotelor bisericilor a vibrat mai solemn ca niciodată, semn de mărire şi slavă, de evlavie şi închinăciune, de rugă spre Stăpânul Cerului şi al Pământului, al tuturor văzutelor şi nevăzutelor, ca de acolo, din sânul Sfintei Treimi, unde a urcat de-a dreapta Tatălui, să vegheze, în continuare, la efemera noastră existenţă, pentru a ne aşeza apoi, după marea şi buna Sa judecată, în Raiul cel mult visat.

De ani şi ani sălăşluieşte credinţa că toţi cei care au murit sub Drapel, pe altarul sfânt al Patriei, s-au înălţat la Ceruri, chemaţi de Dumnezeu pentru generoasele lor jertfe şi pilde. Doar şi Fiul Său întrupat a fost martirizat pe Cruce pentru mântuirea noastră, a pătimit, ca nimeni altul, pentru iertarea păcatelor trecătorilor prin această lume învârtoşată de patimi.

Cel mai mare Erou din istoria universului şi-a chemat şi îşi va chema la El eroii, fiindcă ei i-au urmat neabătut exemplul, sacrificându-se pentru binele popoarelor şi ţărilor cărora le-au aparţinut.

Nu se putea, aşadar, o mai potrivită alegere a Zilei Eroilor decât chiar Ziua Înălţării Domnului.

Şi în acest an, ca de fiecare dată când ne-am omagiat eroii, gândurile noastre s-au îndreptat spre cei ce au plătit cu viaţa datoria sfântă faţă de patrie şi popor, nu au cunoscut ţel mai măreţ decât acela de a-şi pune în slujba ţării toată dăruirea şi priceperea, pentru ca libertatea, demnitatea, independenţa şi suveranitatea ei să triumfe.

Pentru a-i avea mai devreme în împărăţia Sa, i-a chemat Dumnezeu la El pe temerarii noştri aviatori, începând cu Gheorghe Caranda, cu ilustrul Aurel Vlaicu şi continuând cu toţi cei care în Războiul de Reîntregire s-au avântat la luptă împotriva duşmanului cotropitor, deşi abia învăţaseră să zboare. În faţa imperativului existenţei Patriei, viaţa lor nu a avut preţ.

Pe frontul paşnic al afirmării aripilor româneşti în perioada interbelică, alţi şi alţi împătimiţi ai zborului şi-au găsit eroic sfârşitul în pasionanta şi benefica competiţie de a ridica mai sus, în ierarhia universală, aeronautica naţională.

Numele lor, încrustate întru eternitate pe soclul Monumentului Eroilor Aerului, vor îndemna, mereu şi mereu, la cutezanţă, dârzenie, dăruire până la sacrificiu.

Şi în cel de-al doilea război mondial, vitejii noştri piloţi au înfruntat cele mai puternice aviaţii militare ale lumii, cu tehnică de luptă mai performantă, mai numeroasă, cu zburători de vastă experienţă. Dar toate acestea n-au contat pentru ei, balanţa succesului, în cele mai multe din cazuri, hotărând-o abnegaţia, dăruirea şi neînfricarea luptătorilor aerieni români, marea lor măiestrie. N-au pregetat să se confrunte, pe viaţă şi pe moarte, cu câte două-trei avioane deodată, să execute, zilnic, un număr de misiuni incredibile, dovedind capacităţi de efort şi rezistenţă maxime.

Escadrilele din ceruri şi-au mărit apoi efectivele cu cei ce au sfidat nu o dată moartea, pentru ca noua şi temuta aviaţie reactivă, supersonică, să triumfe în toate unităţile de luptă.

Asemenea eroilor aviatori, camarazii acestora din celelalte arme ale Forţelor Aeriene n-au pregetat să-şi dea sângele şi viaţa întru apărarea pământului strămoşesc. Iar ca ei au luptat şi au căzut eroic şi oşteni – foarte mulţi la număr – din celelalte categorii de forţe ale Armatei.

În memoria lor, a bravelor fapte cu care şi-au înnobilat nemurirea, ne-am îndoit şi în acest an genunchii în faţa obeliscurilor, troiţelor, a crucilor din cimitirele unde îşi dorm somnul de veci, am aprins, parcă cu mai multă dragoste şi pioşenie decât oricând, flacăra recunoştinţei, "presărând pe-a lor morminte/ale laurilor foi/spre a fi mai dulce somnul/fericiţilor eroi".

Şi ne-am zis, în cugete, într-o unică simţire: EROILOR, PENTRU ONOR...

PETRE BÂNĂ

17 iunie 1910 – Primul zbor al lui Aurel Vlaicu cu aeroplanul

ZIUA CARE A INTRAT ÎN ISTORIE

S-au scurs de atunci 95 de ani. Dar ce s-a întâmplat în acea după-amiază de iunie pe Câmpul Cotrocenilor continuă şi azi să fascineze. Cu atât mai mult cu cât încercările, din urmă cu câteva decenii, de a se repeta, cu un aeroplan construit după modelul lui Aurel Vlaicu, zborul din 17 iunie 1910 al flăcăului din Binţinţi, nu prea au reuşit. De dincolo de vremi, din eternitatea cerului pe care l-a iubit atât de pătimaş, Vlaicu îşi apără parcă dreptul la originalitate. Semn că numai el a putut face aşa ceva. Desigur, în folosul omenirii, al ţării, în primul rând, pentru a cărei glorie şi-a dat eroic viaţa.

Genialitatea lui este fenomenală. Ca şi răbdarea, insistenţa, tenacitatea, cutezanţa – duse până la extrem – în a-şi împlini visul. Mai întâi, în două planuri. Ambele de pionierat. Să construiască în ţară, după proiectele sale, primul aparat mai greu decât aerul, care să nu semene cu nici unul din cele existente atunci, şi cu care să zboare şi să înveţe singur să piloteze, "abecedarul aviaţiei", cum spunea el. Celelalte planuri de atacare a unor performanţe neatinse încă au venit după aceea. Inclusiv cel care i-a fost fatal – traversarea Carpaţilor, cu un aeroplan care în acele timpuri nu avea capacităţile suficiente.

…Era, aşadar, 17 iunie 1910, când s-a produs marea sa izbândă. Nu dormise aproape toată noaptea. Încercările repetate din zilele anterioare de a se desprinde de sol sucombau în ultima clipă, înainte de a putea exclama, precum Arhimede: "Evrica!" Ceva nu era în regulă, şi mintea lui lucra cu înverşunare. Realiza că undeva există o greşeală de construcţie sau în acţionarea comenzilor, dar nu reuşea să o identifice. Nerăbdarea celor care contribuiseră financiar la construirea aparatului şi achiziţionarea motorului îl apăsa deopotrivă. Ca şi teama de a zbura, din nou, altul înaintea sa, chiar dacă aceştia pilotau aeroplane cumpărate din străinătate. Erau motivele pentru care precipitase pregătirea momentului desprinderii avionului de sol.

Slăbise mult. Nu-l mai preocupa nimic altceva decât ideea de a reuşi, cât mai repede şi cât mai bine, să se vadă o dată acolo, sus, singur printre păsările cerului.

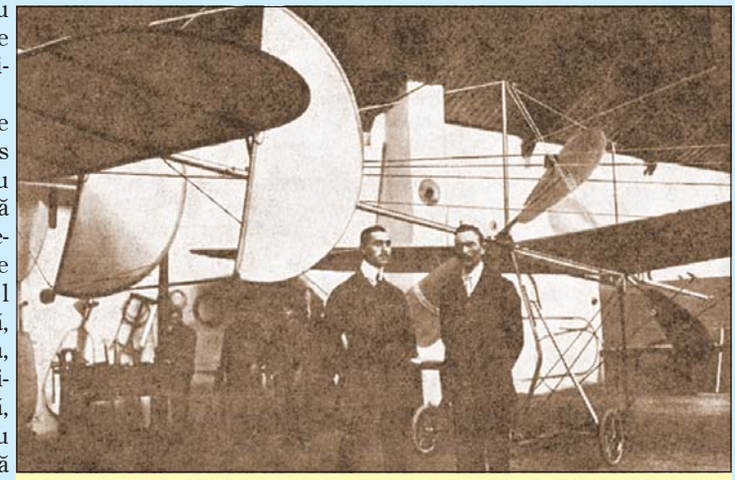
A sosit dimineaţa pe câmpul de la Cotroceni. Era nerăbdător să găsească "piedica" ce nu-i lăsa aparatul să se înalţe. Întrebat de un ofiţer de la Ministerul de Război când va încerca, totuşi, aeroplanul, Vlaicu s-a hotărât pe dată. Chiar în acea zi! Dar, după-amiază. Era prea obosit. S-a dus să se odihnească, şi la orele cinci a plecat spre Cotroceni. Peste o oră aveau să vină o serie de personalităţi, în frunte cu principele Carol. O mulţime de oameni îl urmau deja de câteva zile. Zborul lui devenise o chestiune de ordin naţional.

A încercat o dată. Zadarnic. A doua oară, aeroplanul, deşi şi-a desprins roţile din faţă de pământ, continua cu cea mică, din spate, să ruleze pe sol. Altă ratare. Dar era pe drumul cel bun. Şi atunci i-a venit ideea salvatoare. Doar mintea îi lucra febril. Să anuleze, cu ajutorul profundorului, cuplul de forţe ce apăsa roata dinapoi pe pământ. A treia încercare, după cum o descrie ing. Constantin C. Gheorghiu, a reuşit. Zbura! Şi asta era principalul – relata el mai târziu. Era beat de fericire. Deşi se ridicase numai la patru metri, nici Alpii nu şi-i închipuia mai sus ca înălţimea la care se ridicase el. În extaz, lumea aclama: "Bravo, Vlaicu! Trăiască Vlaicu!".

Vlaicu şi ziua aceea minunată de vară intrau în istorie, iar el – şi în legendă, ca un simbol. Al cutezanţei, al gândirii creatoare, al sacrificiului. Pentru ca noi să spunem, peste ani şi ani, repetând cuvintele lui Nicolae Iorga: **"Oricând îndrăzneala omenească va smulge aiurea succese strălucite naturii învinse, nu vom privi cu invidie pe acel învingător, ci îi vom zice cu mândrie: ŞI NOI AM AVUT PE VLAICU!".**

Pe 17 iunie 2005, în Bucureşti, la sediul ROMAERO, în prezenţa reprezentanţilor conducerii acestei societăţi şi a unor membri ARPIA, a fost evocat istoricul zbor din 1910. Despre semnificaţia evenimentului aniversat a vorbit ing. Gheorghe Coman, preşedintele Fundaţiei Aerospaţiale Române. Totodată, a fost prezentat stadiul reconstruirii aeroplanului cu care Aurel Vlaicu a încercat să treacă Munţii Carpaţi.

PETRE BÂNĂ



Aeroplanul "Vlaicu 1", cu care inventatorul-pilot a efectuat istoricul zbor din 17 iunie 1910

Psihologia în Forţele Aeriene

În perioada 15-18.05.2005 a avut loc, în garnizoana Buzău, convocarea anuală pe linie de cunoaştere şi asistenţă psihologică cu personalul încadrat în marile unităţi şi unităţile subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene.

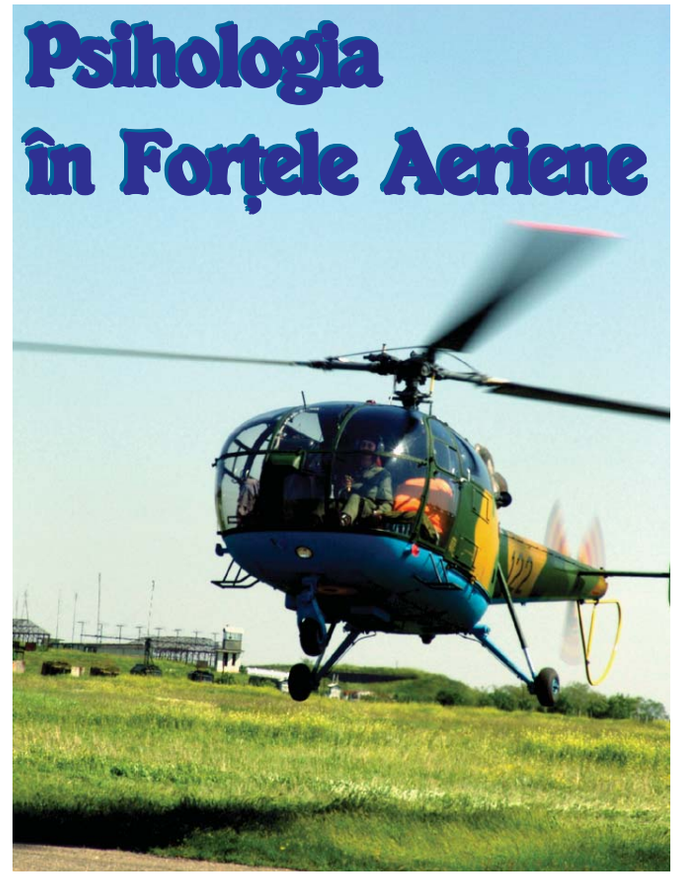
Organizată de Biroul Asistenţă Psihologică al SMFA, activitatea a avut drept invitaţi reprezentanţi ai Secţiei de Psihologie din cadrul Statului Major General (**cdor. psih. dr. Constantin-Edmond Cracsner, lt. col. psih. Adrian Prisăcaru, s.c. dr. Aurelia Cană**), ai Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială (**col. psih. dr. Marian Popa**), precum şi psihologi din cadrul forţelor terestre şi navale. Din partea Forţelor Aeriene au participat**: cpt. cdor. psih. Florin-Adrian Păun**, **psiholog principal Dana Zeicu**, **psiholog Alina Ghincea**, **psiholog George Tudor** (Biroul Asistenţă Psihologică din SMFA**); psiholog Florentina Radu** şi **psiholog Mădălina Mihai** (Baza 90 Transport Aerian Otopeni); **psiholog Clara Neacşu** şi psiholog **Giorgiana Ionescu** (Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene); **psiholog Cresa Gologan** şi **psiholog Valentin Halmagiu** (Baza 86 Aeriană Feteşti); **psiholog Carmen Ciobanu** şi **psiholog Oana Moraru** (Centrul 95 de Trecere pe Avioane Supersonice Bacău); **psiholog Adriana Nemet** (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii**); psiholog Corina Lupu** (Brigada 1 Rachete Sol-Aer); **psiholog Liliana Petric** (Regimentul 11 Rachete Sol-Aer); **psiholog Mihaela Dragomir** (Regimentul 85 Transmisiuni).

Aşa cum ne-a declarat căpitan-comandorul psiholog Florin-Adrian Păun, şeful Biroului Asistenţă Psihologică din Statul Major al Forţelor Aeriene, obiectivele convocării au fost următoarele: perfecţionarea pregătirii de specialitate a personalului din domeniul cunoaşterii şi asistenţei psihologice; schimb de experienţă în vederea perfecţionării metodologiilor de lucru pentru personalul din domeniu; unificarea conceptuală şi practic-aplicativă a tehnicilor de lucru utilizate de psihologii încadraţi în diferite structuri ale Statului Major al Forţelor Aeriene.

Pe parcursul celor trei zile cât a durat convocarea, au avut loc, în cadrul sesiunii de referate, expuneri pe teme din domeniul cunoaşterii şi asistenţei psihologice specifice Forţelor Aeriene („Implicaţiile stresului ca fenomen psiho-social dezorganizator al comportamentelor personalului navigant", „Implicaţiile comunicării în dezvoltarea şi afirmarea personalităţii personalului navigant", „Influenţa mediului militar actual asupra climatului familial şi puterii de muncă a cadrelor militare", „Motivaţia tinerelor cadre militare în contextul inserţiei şi adaptării socioprofesionale" etc.), dezbateri şi activităţi practic-aplicative (vizitarea muzeelor Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, vizitarea aerodromului Boboc şi asistarea la activităţi de zbor). Importanţa temelor abordate, precum şi modul de prezentare, au fost apreciate de către invitaţii prezenţi la convocare, care au remarcat, la final, eforturile şi modul de implicare ale psihologilor din Forţele Aeriene la buna desfăşurare a activităţii în unităţile la care profesează. În cadrul schimbului de experienţă, un moment deosebit de important din punct de vedere al conţinutului informaţional a fost reprezentat de expunerea, realizată cu sprijinul Secţiei Siguranţă Zbor, a unor cauze şi efecte ale accidentelor de aviaţie.

Din programul activităţii nu au lipsit nici întâlnirile informale, care s-au concretizat în vizitarea obiectivelor turistice ale oraşului Buzău, a mânăstirii Ciolanu, a taberei de vară pentru sculptură şi a Vulcanilor Noroioşi.

Pentru a veni în sprijinul cititorilor dornici de a înţelege care este rolul psihologului în sistemul militar, în general, şi în Forţele Aeriene, în special, am realizat o dezbatere pe această temă cu participanţii la activitate. Şi iată răspunsurile: specialiştilor.



Ce rol joacă psihologia în sistemul militar ?

Comandor psih. dr. Edmond Cracsner: În mediul militar, psihologia contribuie la definirea doctrinei militare, la elaborarea strategiei şi, mai ales, a tacticii, în măsura în care pune în evidenţă factorul uman şi evoluţiile acestuia. Totuşi, doctrina militară depăşeşte cu mult problematica psihologică şi, de aceea, în demersurile ei concrete, psihologia se subordonează doctrinei militare, căutând să faciliteze realizarea obiectivelor urmărite de aceasta.

Locotenent-colonel psih. Adrian Prisăcaru: Pentru comandanţi, psihologia este şi trebuie să fie nu doar o disciplină de cultură generală, ci şi una de specialitate, de uz profesional direct. Pentru că nu poţi stăpâni şi conduce decât ceea ce cunoşti. O serie de probleme esenţiale, pornind de la formarea militarilor şi adaptarea lor la tehnica modernă şi până la asigurarea ingeniozităţii în luptă, intră în cercul de preocupări al psihologiei militare. Accesul la identificarea profilurilor de personalitate ale militarilor, ca şi înţelegerea profundă a dinamicii vieţii psihice permit ca, în educaţia şi organizarea acţiunilor militare, să se adopte, în cunoştinţă de cauză, măsuri cu un maximum de eficienţă.

Care este menirea Biroului de Asistenţă Psihologică din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene ?

Căpitan-comandor psih. Florin Păun: Principalul rol al acestei structuri constă în conducerea activităţii de cunoaştere şi asistenţă psihologică desfăşurată în cadrul Forţelor Aeriene, conform metodologiilor elaborate de Secţia de Psihologie din Statul Major General. În acest sens, facem propuneri pentru încadrarea cu personal specializat a funcţiilor de psiholog, în unităţile şi marile unităţi subordonate, având permanent sprijinul profesional al Secţiei de Psihologie.

De asemenea, stabilim, pe baza atribuţiilor generale ale psihologului din armată, elaborate de către Secţia de Psihologie, atribuţiunile psihologilor din subordine şi răspundem de asigurarea condiţiilor optime pentru îndeplinirea acestora. Totodată, elaborăm, în colaborare cu structurile de operaţii, instrucţie şi de resurse umane, nevoile şi criteriile de selecţie psihologică pentru diferitele categorii de personal ale Forţelor Aeriene, pe care le transmitem Secţiei de Psihologie spre analiză şi avizare.

Nu în ultimul rând, organizăm periodic, în colaborare cu Secţia de Psihologie, activităţi de pregătire a personalului din subordine privind atribuţiile acestora în selecţia,

cunoaşterea, consilierea şi asistenţa psihologică ale efectivelor. Printre formele de instruire pe care le-am organizat până în prezent, se numără: curs de specializare profesională, instruiri periodice, convocări tematice, informări, precizări metodice etc.

S-a dovedit oportună apariţia funcţiei de psiholog de unitate în Forţele Aeriene ?

Locotenent-colonel psih. Adrian Prisăcaru: Apariţia acestei funcţii, în cursul anului 2002, pe fondul profesionalizării Forţelor Aeriene, a fost extrem de utilă, deoarece psihologul nu a acaparat un domeniu, acesta îi era destinat de drept. Până la înfiinţarea funcţiei, sarcinile psihologului reveneau altor persoane, însă acestea din urmă nu aveau la dispoziţie instrumentele specifice şi nici deprinderile necesare acestor demersuri. Încadrarea cu specialişti a avut rolul de a trata cu responsabilitate şi profesionalism aspecte importante din viaţa şi activitatea unităţilor.

Psiholog dr. Aurelia Cană: În momentul de faţă încercăm să punem un mai mare accent pe psihologia organizaţională, aplicată la condiţiile specifice fiecărei categorii de forţe armate. Urmărim prin aceasta optimizarea comenzii, a modalităţilor de organizare, a deciziilor şi controlului. Or, implicarea psihologului, prin consilierea comandantului, în aceste aspecte deosebit de importante pentru organizaţia militară, demonstrează rolul şi statutul pe care acesta şi le-a câştigat într-un timp relativ scurt în cadrul sistemului. Aş mai remarca şi faptul că psihologul este subordonat direct, în mod nemijlocit, comandantului (precum medicul unităţii, locţiitorii).

Care sunt principalele atribuţii ale psihologului de unitate ?

Psiholog George Tudor: Atribuţiile principale ale psihologului de unitate se pot rezuma astfel: asigură consultanţă de specialitate comandanţilor de subunităţi în activitatea de cunoaştere a subordonaţilor; participă la convocările de pregătire ale comandanţilor de subunităţi cu teme specifice; informează, instruieşte şi consiliază comandanţii de subunităţi cu privire la interpretarea datelor şi informaţiilor din fişa cu rezultatele examenului psihologic al militarului; consiliază psihologic comandanţii şi personalul militar şi/sau civil în pregătirea unor misiuni speciale înainte, în timpul şi după efectuarea acestora; participă la realizarea diagnozei organizaţionale a unităţii şi propune comandanţilor de unităţi măsuri de îmbunătăţire a climatului psihosocial din unitate; face parte din comisia care organizează concursuri pentru ocuparea diferitelor funcţii din unitate etc.

Psiholog Cresa Gologan: În cazul militarilor angajaţi pe bază de contract, examenul psihologic de selecţionare, la angajare şi la prelungirea contractului, trebuie continuat de către psihologul din unitate printr-un studiu longitudinal al personalităţii militarului, pentru formarea unei imagini complete asupra tendinţelor sale de evoluţie. Toate informaţiile de natură psihologică despre militar îi vor servi psihologului pentru a-i putea oferi acestuia sprijin în situaţiile de criză, de conflict, cât şi pentru a-i sprijini pe comandanţii care lucrează cu el, în sensul cunoaşterii subordonatului

Colonel psih. dr. Marian Popa: În viitor, vom propune extinderea atribuţiilor actuale ale psihologilor de unitate, în direcţii specifice psihologiei aeronautice, prin: participarea la analiza incidentelor de aviaţie din unităţi; consultanţă de specialitate, la solicitarea comandanţilor sau instructorilor de zbor; suport psihologic în situaţii de incidente traumatice; cooperare cu secţia de psihologie a INMAS (Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială), în scopul prelucrării de informaţii psihologice relevante cu privire la personalul aeronautic; observator (la solicitarea comandanţilor) la activităţile de pregătire şi de analiză a zborului; participarea la expertiza medicală, cel puţin o dată pe an, pentru activităţi de cooperare cu Secţia de Psihologie a INMAS.

Laboratorul şcoală unde se învaţă despre... psihologia avioanelor

Ce ne puteţi spune despre rolul şi statutul psihologului din unităţile Forţelor Aeriene?

Comandor psih. dr. Edmond Cracsner: Conform concepţiei de organizare şi des-făşurare a activităţii de cunoaştere şi asistenţă psihologică în armata română, psihologul din unităţile Forţelor Aeriene are un statut bine definit, acesta fiind subordonat comandantului unităţii şi consilier al acestuia. Totodată, psihologul este subordonat profesional şi metodologic Secţiei de Psihologie, fiind coordonat şi îndrumat ierarhic de către Biroul de Asistenţă Psihologică din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

De asemenea, prin dispoziţiile în vigoare, psihologul este singura persoană abilitată legal şi profesional să desfăşoare în unităţi (mari unităţi) activitatea de examinare, cunoaştere, consiliere şi asistenţă psihologică. Activitatea acestuia nu poate fi substituită de nici o altă funcţie sau persoană.

Psiholog Florentina Radu: Psihologul din unităţile Forţelor Aeriene este omul cotidian, militar sau salariat civil, care are calităţi, drepturi şi îndatoriri ca orice membru al organizaţiei din care face parte. Profesional, este omul de cabinet care oferă consultaţii, orientează şi consiliază subiectul individual şi, totodată, armonizează relaţiile interpersonale. De asemenea, psihologul este participant activ la activitatea de instrucţie şi educaţie, atât în cazarmă, cât şi în aplicaţie, pentru a observa şi evalua comportamentul militarilor pe timpul desfăşurării misiunilor.

Cum este privit psihologul de unitate de personalul din Forţele Aeriene? Este cunoscut adevăratul rol al psihologului ?

Psiholog Carmen Ciobanu: Din partea conducerii, am avut încă din prima zi a activităţii tot sprijinul. Desigur, în limita posibilităţilor. Ni s-au asigurat spaţii speciale pentru cabinete, chiar dacă dotarea acestora a rămas, deocamdată, la nivelul minimului necesar. Ar fi fost bine dacă s-ar fi putut asigura un anumit mobilier, care să contribuie la sentimentul de încredere şi siguranţă al persoanei consiliate. În aceste condiţii, respectivii factori trebuie compensaţi de talentul psihologului.

Psiholog Clara Neacşu: Conducerea unităţii a fost de la bun început receptivă faţă de misiunea noastră. Personalul a fost ceva mai reticent, dar asta datorită falsei percepţii că, dacă mergi la psiholog, înseamnă că ceva nu este în regulă cu tine. Cu timpul, însă, am câştigat încrederea oamenilor şi din ce în ce mai mulţi vin să ne ceară sfatul. Atât în probleme profesionale sau strict personale, cât şi în probleme familiale. Ni s-a cerut sfatul, de pildă, în privinţa educaţiei copiilor, lămuriri asupra anumitor comportamente ale acestora. Din păcate, grijile cotidiene, stresul, naveta se reflectă şi au implicaţii directe asupra climatului familial, iar timpul acordat de către părinţi copiilor lor este din ce în ce mai puţin.

În vizită la muzeul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene

Psiholog Mihaela Dragomir: Militarii angajaţi pe bază de contract s-au apropiat mai repede de noi. Mulţi sunt la început de drum în cariera militară, iar un sfat bun are darul de a le ridica moralul. Militarii mai în vârstă, însă, sunt mai reticenţi, mai conservatori, acceptă mai greu lucrurile noi. Pe de o parte, acest lucru este firesc. Şi noi suntem la început de drum.

Psiholog Alina Ghincea: Iniţial, când mergeam să aplicăm testele pentru fişa de cunoaştere a militarilor angajaţi pe bază de contract, aceştia credeau că scopul nostru era să contribuim la desfacerea contractelor de muncă. Unii chiar se rugau de noi să-i ajutăm să rămână în sistem. După ce le-am explicat despre

ce este vorba şi au văzut şi rezultatele, s-au liniştit. Acum s-au obişnuit cu noi.

Psiholog principal Dana Zeicu: O parte a personalului încă are o percepţie eronată despre psihologi, în sensul că ne confundă cu psihiatrii. Sunt, totuşi, profesii diferite. Ne-am dori ca oamenii să înţeleagă exact rolul nostru şi să ne solicite ajutorul, pentru că activitatea noastră nu înseamnă nicidecum a formula diagnostice şi nici nu se reduce la aplicarea unor teste.

Psiholog dr. Aurelia Cană: Aş vrea să remarc faptul că aceste probleme nu sunt specifice mediului militar în mod special. Din păcate, în momentul de faţă, acesta este nivelul cultural al întregii societăţi româneşti în ceea ce priveşte relaţia cu psihologul. Timpul, însă, va rezolva această problemă. Oricum, noi, cei din Secţia de Psihologie, suntem încântaţi de activitatea pe care psihologii din Forţele Aeriene o desfăşoară la unităţi, iar feed-back-ul pe care îl primim de la aceştia ne confirmă faptul că eforturile noastre au dat rezultatele aşteptate.

Psihicul pilotului se călește și în simulator

Există dificultăţi în exercitarea profesiei de psiholog în Forţele Aeriene?

Psiholog Liliana Petric: Din punct de vedere profesional, nu am întâlnit probleme deosebite. Cel mai important aspect îl reprezintă câştigarea încrederii şi respectului personalului. Restul vine de la sine. Consilierea se acordă în momentul înregistrării unor punctaje mai scăzute la evaluare sau dacă suntem solicitaţi. Aici, însă, apare o problemă. Personalul pe care noi trebuie să-l evaluăm nu se află în aceeaşi garnizoană. Avem subunităţi aflate la sute de kilometri distanţă. Trebuie să faci eforturi deosebite pentru a ajunge să evaluezi fiecare om, transportul este destul de dificil. În plus, nu se poate realiza consiliere la distanţă.

Psiholog Adriana Nemeț: Statistic vorbind, în momentul de faţă, unui psiholog din Forţele Aeriene îi revin peste 600 de persoane de evaluat din punct de vedere psihologic. Dotarea cabinetelor cu câte un calculator ne-ar ajuta mult în munca noastră.

Care sunt principalele probleme psihologice identificate la personalul Forţelor Aeriene ?

Psiholog Corina Lupu: Procesul de restructurare a generat o anumită presiune socială, resimţită de întregul personal din cadrul Forţelor Aeriene. Acest lucru s-a datorat, în special, dispariţiei unui reper de bază: lipsa siguranţei locului de muncă. Cei mai afectaţi sunt cei ale căror unităţi s-au desfiinţat şi cei a căror evoluţie în carieră a fost limitată datorită noilor criterii de performanţă impuse de sistemul militar.

O parte din cei care au fost obligaţi să facă naveta s-au adaptat mai greu, o parte nu s-au adaptat noilor condiţii şi au renunţat la cariera militară.

Psiholog Mădălina Mihai: Formalismul specific profesiei îşi pune amprenta asupra atitudinilor şi personalităţii militarului. Este cunoscut faptul că în organizaţia militară, comunicarea şi relaţiile formale sunt direcţionate de regulamente. În Forţele Aeriene, comunicarea este influenţată, într-o oarecare măsură, şi de specialitatea şi experienţa profesională ale individului. Chiar şi între piloţi, comunicarea şi relaţiile interpersonale sunt influenţate inclusiv de tipul de aeronavă zburat. Astfel, un observator atent poate remarca atitudini comportamentale specifice piloţilor de vânătoare, piloţilor de elicoptere sau piloţilor de pe aeronavele de transport.

Locotenent-comandor Emilian Popovici: În cazul piloţilor din Forţele Aeriene există, în prezent, un cumul de factori care pot conduce la premise, incidente, accidente sau chiar catastrofe de aviaţie. În primul rând, există paradoxul conform căruia cei care au fost implicaţi mai puţin în activitatea de zbor au reuşit să urmeze cursurile unor facultăţi civile, îndeplinind astfel mai uşor condiţiile de avansare în carieră. Cei care au fost implicaţi mai mult în activitatea de zbor, deţin un background de invidiat din punct de vedere al experienţei de zbor, dar întrunesc mai greu condiţiile de avansare în carieră. Acest paradox poate genera un climat psihosocial negativ în cadrul relaţiilor interpersonale, cu implicaţii negative în desfăşurarea activităţii.

Colonel dr. Marian Popa: Nu reprezintă nici un secret faptul că suntem supuşi cu toţii, într-o mai mare sau mai mică măsură, stresului psihic generat de diferite neajunsuri şi probleme din activitatea cotidiană. Aş dori să remarc faptul că, în contextul activităţilor aeronautice, stresul poate atinge forme paroxistice, prin intensitatea şi formele sale de manifestare. Deşi este întâlnit destul de rar, acesta poate genera consecinţe serioase, fie prin pierderea temporară sau definitivă a capacităţii de zbor, fie prin eşecul unor misiuni. Piloţii reacţionează în mod individual la agresiunea stresului profesional. Astfel, situaţii de mare intensitate dramatică pot trece fără urmări, în timp ce situaţii aparent minore pot genera efecte de amploare emoţională. De aceea, rolul psihologului în Forţele Aeriene este extrem de important.

Cultura organizaţională joacă, de asemenea, un rol foarte important în activitatea piloţilor. Astfel, piloţii formaţi înainte de 1989, în cazul unui incident apărut în timpul zborului, fac tot posibilul pentru a salva aeronava, pierzând secunde preţioase, care în cele mai multe cazuri se dovedesc a fi fatale. Teama de a-şi pierde reputaţia printre colegi şi poziţia câştigată în cadrul colectivului, dar şi teama de rezultatele investigaţiei accidentului joacă un rol decisiv privind luarea acestei hotărâri. În cazul piloţilor din generaţiile recente, instinctul de conservare este mult mai puternic, decizia de catapultare fiind luată în calcul mai rapid.

Pentru eliminarea acestor aspecte, consider că ar trebui regândit modul de investigaţie a accidentelor de zbor. În unele ţări există două comisii. Una specializată în depistarea cauzelor care au condus la producerea accidentului, şi una specializată pe probleme psihologice. Declaraţiile date unei comisii nu pot fi folosite de către cealaltă, astfel încât pot fi aflate cauzele reale ale accidentului şi prevenirea altora asemănătoare pe viitor.

Laboratorul de învăţare a limbilor străine – cel mai modern formator al educaţiei personalului Forţelor Aeriene

Psihologii sunt specialişti angajaţi din mediul civil. Există cursuri de pregătire specifice pentru psihologii de unitate ?

Comandor psih. dr. Edmond Cracsner: În acest moment, psihologii de unitate din Forţele Aeriene au posibilitatea de a urma un curs de psihologie aeronautică în cadrul Secţiei de Psihologie a Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială. De asemenea, se fac demersurile necesare pentru a putea organiza un curs de iniţiere în psihologie militară, care să fie completat de un curs de formare a psihologilor militari. Prin aceste cursuri vom urmări atât creşterea competenţelor psihologului de unitate, cât şi certificarea acestor competenţe. Totodată, pe viitor, psihologii de unitate vor fi angajaţi conform sistemului Bologna (cei cu masterat, nu doar cu licenţă), pentru a respecta alinierea la sistemul de învăţământ european. Tot în acest sens, vom încerca să colaborăm cu universităţile în vederea introducerii unor cursuri facultative de psihologie militară. Astfel, numai cei care vor urma aceste cursuri vor fi angajaţi în sistemul militar.

Locotenent-colonel psih. Adrian Prisăcaru: Este necesar ca psihologii din Forţele Aeriene să se formeze ca psihologi militari, şi nu să rămână la stadiul de psihologi în mediul militar. Psihologul militar

trebuie să fie, prin excelenţă, un practician căruia organizaţia militară şi terenul diversificat de aplicaţii îi vor oferi obiect de studiu.

Psiholog dr. Aurelia Cană: Problemele de cunoaştere ale specificului activităţii care se desfăşoară în unităţile militare, în general, şi în Forţele Aeriene, în special (ţinând cont de faptul că tehnica din dotare dispune de un nivel ridicat de complexitate, iar misiunile ce trebuie executate presupun un efort susţinut atât intelectual, cât şi fizic), ţin în mare măsură de nivelul de implicare al fiecăruia în exercitarea profesiei.

Personalul Biroului Asistenţă Psihologică din SMFA într-un moment de relaxare

Ce reprezintă, mai exact, asistenţa şi consilierea psihologică şi cum poate beneficia personalul din unităţile Forţelor Aeriene de aceste servicii?

Căpitan-comandor Florin-Adrian Păun: Consilierea presupune o conversaţie personalizată care poate clarifica problema/problemele, poate asigura suport, poate facilita luarea deciziei şi găsirea unor soluţii optime.

Asistenţa şi consilierea psihologică în unităţile Forţelor Aeriene se realizează fie în cadrul cursurilor de pregătire a personalului, fie la solicitarea celor interesaţi (inclusiv pentru membrii familiei, iar în perspectivă şi pentru pensionarii organizaţiei). Asistenţa şi consilierea psihologică includ aspecte de următorul gen: acordarea de ajutor şi suport individual; stimularea încrederii şi înţelegerii interumane; stimularea autocunoaşterii; optimizarea şi dezvoltarea personalităţii; optimizarea stilului de conducere şi a comportamentului organizaţional; combaterea stresului în context organizaţional şi managerial specific; elaborarea şi propunerea de politici pentru perfecţionarea managementului resurselor umane şi a învăţământului de specialitate; iniţierea şi aplicarea măsurilor de prevenire a stresului organizaţional şi a stărilor de conflict, a programelor de antrenament şi abilitate profesională; organizarea programelor şi grupurilor de sprijin pentru personalul operativ şi pentru membrii familiilor acestora.

Psiholog Valentin Halmagiu: În prezent, dezvoltarea unei cariere în cadrul Forţelor Aeriene implică un travaliu de elaborare în care atât persoana, cât şi profesiunea sunt cercetate în toată complexitatea lor. Psihologul, pe baza unor criterii obiective, încearcă să asigure persoanei satisfacţie în activitate, eliminarea situaţiilor stresante pe care o alegere neadecvată a profesiunii ar putea să le exercite asupra sa. Toată această muncă a psihologului se concentrează în activitatea de consiliere.

Psiholog Giorgiana Ionescu: Consilierea asigură asistenţa individului în explorarea şi înţelegerea propriei identităţi, îl sprijină în dezvoltarea unor strategii de rezolvare a problemelor şi în luarea deciziilor.

Noi, în calitate de psihologi, ne asumăm atribuţiile de facilitator, consultant, coordonator, furnizor de informaţii, liant între subiect, profesie şi grupul din care face parte persoana consiliată. Ocupaţia aleasă trebuie să permită individului dezvoltarea propriei personalităţi, în condiţiile în care aceasta îi aduce satisfacţii şi răspunderi valorilor, intereselor şi aptitudinilor personale. De aceea, în procesul de planificare a carierei sale, este foarte important pentru individ să-şi găsească o corelaţie între informaţiile despre propria persoană şi cele despre meseria pe care şi-a ales-o.

Secţia de Psihologie din cadrul Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială reprezintă o structură de profil unică în ţară. Care sunt preocupările de bază ale secţiei ?

Colonel psih. dr. Marian Popa: În primul rând, aş vrea să remarc faptul că, în acest moment, activitatea secţiei respectă principalele domenii specifice enunţate în mod oficial de Asociaţia Europeană de Psihologie Aeronautică, astfel: selecţia personalului aeronautic, instruirea în domeniul performanţei umane (factorii umani), ingineria umană (ergonomie), consilierea şi intervenţia psihoterapeutică, analiza şi prevenirea accidentelor din perspectiva factorului uman.

Astfel, laboratorul de evaluare şi selecţie are ca atribuţii principale organizarea activităţii de evaluare psihologică, aplicarea, interpretarea şi evaluarea rezultatelor la testele psihologice, precum şi dezvoltarea metodologică în sprijinul activităţii de evaluare.

Cabinetul de instruire în domeniul psihologiei aeronautice şi al factorilor umani îşi centrează activitatea pe: dezvoltarea unor programe şi metodologii de instruire în domeniul HF (human factors) şi al siguranţei zborului pentru diverse categorii de personal aeronautic; dezvoltarea unor programe de instruire în domeniul psihologiei aeronautice pentru cursurile de specializare ale medicilor de aviaţie; organizarea şi supervizarea activităţii de practică a studenţilor în cadrul secţiei; coordonarea activităţii de informare bibliografică şi de instruire permanentă a personalului secţiei.

Laboratorul de consiliere şi de intervenţie psihoterapeutică este responsabil al activităţilor care vizează: efectuarea studiilor cu privire la factorii de risc comportamental asupra eficienţei şi siguranţei zborului; iniţierea şi implementarea unor programe de combatere a comportamentelor cu potenţial de risc profesional şi personal (consumul excesiv de substanţe nocive, cum sunt alcoolul, tutunul etc.; conduitele cu potenţial de risc; abaterile disciplinare; suicidul; accidentele de zbor).

De asemenea, prin specificul activităţii, secţia asigură consilierea şi intervenţia în vederea prevenirii şi recuperării personalului în situaţii de dezadaptare profesională de natură psihologică. Totodată, menţinem o strânsă legătură cu personalul militar şi civil din aviaţie, pentru asigurarea permanentă sau la nevoie a suportului psihologic în situaţii de criză.

În loc de concluzii:

Situate între alte domenii prioritare ale mediului militar, cunoaşterea şi asistenţa psihologică şi-au edificat, în contextul militar actual, propriul domeniu şi au imprimat acestuia o dimensiune socio-umană deosebit de importantă prin aducerea specialiştilor, care, în scurt timp, şi-au ocupat locul şi şi-au dovedit utilitatea chiar acolo unde este nevoie – lângă oameni.

Dezbatere realizată de locotenent MIRCEA BARAC

O amintire cu... personalitate şi personalităţi de la Vulcanii Noroioşi

Promovarea imaginii Forţelor Aeriene prin activitatea de relaţii publice

Relaţiile publice sunt recunoscute ca parte a managementului unei instituţii sau organizaţii, în condiţiile în care este acceptat faptul că orice instituţie există pentru a răspunde unei nevoi sociale. În acest context, este evident că cineva este desemnat gestioneze relaţia organizaţiei cu societatea, acest "cineva" fiind specialistul în comunicare, ofiţerul de relaţii publice. Iar ofiţerul de relaţii publice trebuie să fie parte a procesului de decizie, să fie implicat în planificarea tuturor activităţilor şi să deţină autoritatea necesară de a le pune în practică. Aceasta, cel puţin, ar trebui să fie abordarea managerială corectă, în care ofiţerul de relaţii publice este o resursă de valoare a unităţii, şi nu un om care încadrează o funcţie, fie ea şi unică, şi care trebuie, neapărat, "condus".

Activitate practică de realizare a unei ştiri pentru televiziune

În perioada 30.05 – 01.06.2005, a avut loc, la Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă", din Braşov, activitatea de instruire a ofiţerilor de relaţii publice din Forţele Aeriene.

Aşa cum se ştie, activitatea de relaţii publice, prin intermediul căreia se gestionează imaginea organizaţiei, a fost introdusă în Armata României după anul 1991, iar în Forţele Aeriene această structură a fost înfiinţată în anul 1993. Având în vedere acest aspect, se poate spune că activitatea de gestionare a imaginii Forţelor Aeriene a avut la bază documentele, metodologiile şi procedurile de operare utilizate de armatele statelor membre NATO, cu respectarea majorităţii cerinţelor formulate în Directivele Alianţei.

La instruirea din acest an, organizată şi condusă de compartimentul relaţii publice din Statul Major al Forţelor Aeriene (**căpitan-comandor Liliana Tănase** şi **Mihaela Iliescu**), au participat ofiţerii de relaţii publice numiţi pe funcţii sau care îndeplinesc această atribuţiune prin cumul în unităţile Forţelor Aeriene, un reprezentant al Direcţiei Relaţii Publice din Statul Major General (**locotenent-colonel Liviu Dragoman**), invitaţi din partea forţelor terestre şi navale, precum şi reprezentanţi ai Trustului de Presă al Armatei (**colonel Grigore Radoslavescu, locotenent-colonel Radu Bâlbâie, Gabriel Cobasnian** şi **Eugen Mihai**).

Prezenţa liderului Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** şi a comandantului Academiei Forţelor Aeriene, **generalul-maior Constantin Zaharia,** la întrunire a întărit faptul că activitatea de relaţii publice este privită cu toată seriozitatea de conducerea organizaţiei, că există o relaţie adaptată realităţii între specialiştii în comunicare şi factorii de decizie ai instituţiei. În intervenţia sa, şeful Forţelor Aeriene a remarcat faptul că percepţia publică, buna reputaţie, imaginea socială ale instituţiei sunt determinate de acţiunile acesteia, iar profesionalismul specialiştilor de relaţii publice trebuie să atragă atenţia opiniei publice asupra concordanţei dintre vorbele şi faptele organizaţiei. Totodată, şeful Forţelor Aeriene a apreciat volumul de muncă deosebit la care este supus ofiţerul de relaţii publice şi a subliniat că, în continuare, va fi acordată toată atenţia acestui domeniu a cărui importanţă este în continuă creştere, mai ales în contextul participării Forţelor Aeriene la misiuni NATO, la exerciţii multinaţionale şi, nu în ultimul rând, la misiuni de căutare-salvare (activităţi care nu fac parte din misiunile de bază ale organizaţiei).

Cu o tematică bogată, programul activităţii a cuprins informări privind activitatea de relaţii publice în Forţele Aeriene, dezbateri pe teme specifice (planificarea activităţii de relaţii publice, Strategia de comunicare şi relaţii publice a M.Ap.N./2005, elemente de noutate în strategia naţională de informare publică, planul de relaţii publice, elemente necesare elaborării analizei de imagine etc.), modalităţi de aplicare a Legii nr.544/2001 privind liberul acces la informaţiile de interes public, o în-

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, liderul Forţelor Aeriene, în dialog cu ofiţerii de relaţii publice

Stabilirea unei relaţii pozitive cu mass-media este esenţială în activitatea de relaţii publice

tâlnire cu **locotenent-colonelul Florentin Ţâmpău**, şeful structurii de securitate a informaţiilor din Statul Major al Forţelor Aeriene, şi dezbateri comune cu reprezentanţii celorlalte structuri militare.

De un real interes s-au dovedit a fi intervenţiile reprezentanţilor Trustului de Presă al Armatei, care au prezentat participanţilor modalităţi de realizare a diferitor genuri publicistice pentru presa scrisă, radio şi televiziune. De asemenea, transpunerea teoriei în practică (realizarea unui comunicat sau ştiri destinate mass-media, acordarea unui interviu, organizarea unei conferinţe de presă) a constituit un exerciţiu deosebit de instructiv pentru ofiţerii de relaţii publice, în contextul în care au fost îndrumaţi în demersul lor de bagheta unor profesionişti.

În băncile primei şcoli româneşti

Totodată, vizitarea redacţiilor mass-media braşovene a constituit un schimb de experienţă ce a oferit participanţilor la activitate posibilitatea cristalizării unei imagini privind munca de jurnalist, conştientizarea importanţei realizării unei relaţii permanente cu reprezentanţii mass-media.

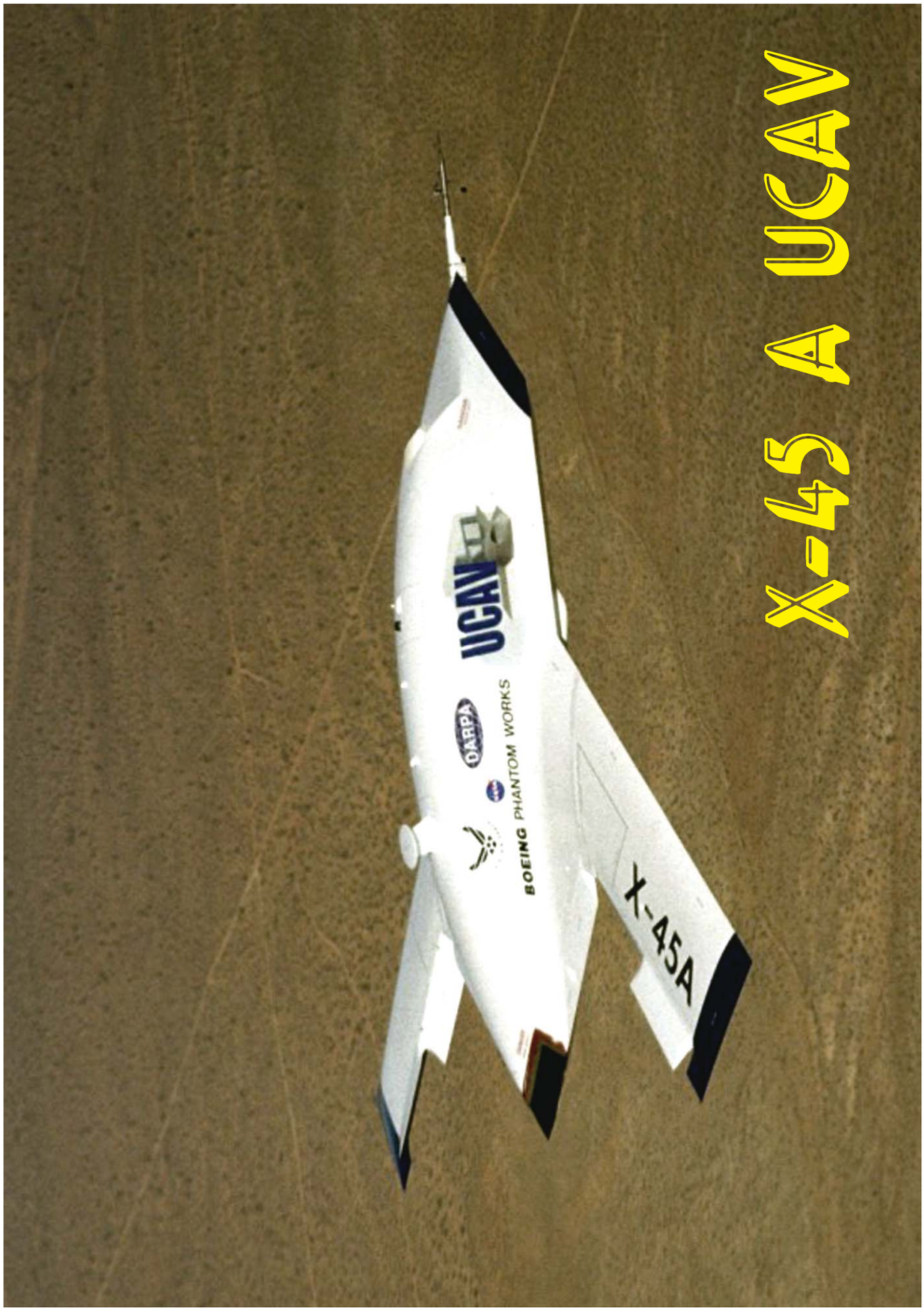
Întrunirea s-a încheiat cu evaluarea cunoştinţelor ofiţerilor de relaţii publice şi cu concluziile de rigoare, din care s-a desprins ideea că activitatea de relaţii publice are un mare impact în ceea ce priveşte modul în care este percepută organizaţia, în condiţiile în care o comunicare permanentă (proactivă, care vine în întâmpinarea unor nevoi, în locul celei reactive, ce are în vedere reacţia la ceea ce s-a întâmplat), informarea continuă şi strategiile de imagine pe termen mediu şi lung au în vedere crearea şi menţinerea unei imagini pozitive a Forţelor Aeriene. Nu este un secret faptul că oamenii lucrează cu realitatea pe care o percep, iar dacă reprezentanţii organizaţiei nu vorbesc despre munca lor, aceasta va rămâne necunoscută. Chiar dacă entitatea respectivă are o activitate intensă, oameni dedicaţi şi entuziaşti şi rezultate pe măsură, dacă nu reuşesc să prezinte această informaţie despre organizaţie, prea puţini vor şti de fapt care este adevărata valoare a acesteia.

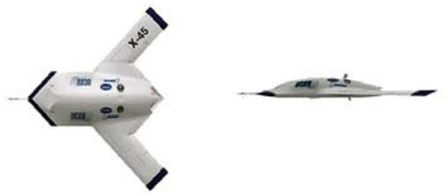
În acest sens, pentru adaptarea deplină a sistemului de relaţii publice din Forţele Aeriene la cerinţele Alianţei, cu respectarea prevederilor legislaţiei naţionale, se impun câteva măsuri, cum ar fi: ◆evitarea ducerii prin cumul a activităţii de relaţii publice de către ofiţeri numiţi pe alte funcţii; ◆specializarea tuturor ofiţerilor de relaţii publice numiţi pe funcţie, prin cursuri de specialitate; ◆asigurarea tehnico-materială a structurilor de relaţii publice prevăzute în RP-1 "Instrucţiuni privind activitatea de relaţii publice în armată" şi subordonarea acestora nemijlocit comandanţilor/şefilor; ◆includerea segmentului de relaţii publice în procesul planificării operaţiilor; ◆reglementarea traseului în carieră al ofiţerilor care îndeplinesc funcţii de relaţii publice; ◆având în vedere importanţa activităţii şi gradul înalt de specializare solicitat, se impune alinierea sistemului de selecţie a personalului de relaţii publice care urmează să fie numit în astfel de funcţii sau desfăşurat în teatrele de operaţii şi misiuni internaţionale, cu cel practicat în ţările membre NATO. Direcţia Relaţii Publice are atribuţiuni clare în ceea ce priveşte testarea profesională şi avizarea pe funcţii a personalului de relaţii publice; ◆la toate aplicaţiile şi exerciţiile să participe şi componenta de informare şi relaţii publice, utilizând ofiţerii de relaţii publice din statul de organizare al eşalonului respectiv, iar la aplicaţiile şi exerciţiile mai importante să se organizeze centre de presă.

Locotenent
MIRCEA BARAC

Întrucât Forţele Aeriene reprezintă o instituţie publică cu vocaţie naţională şi implicare internaţională, prin participarea activă la misiuni NATO, imaginea de care se bucură în rândul populaţiei, dar şi în rândul propriilor angajaţi, este deosebit de importantă pentru performanţa acestora. Dacă sunt susţinute şi validate de realitatea obiectivă, imaginile devin sistem de referinţă pentru personalul organizaţiei, cu rol motivaţional-afectiv în activitatea tuturor membrilor acesteia.

Participanţii şi invitaţii prezenţi la instruirea de specialitate a ofiţerilor de relaţii publice din Forţele Aeriene


X-45 A UCAV
UCAV
DARPA
BOEING PHANTOM WORKS
X-45A



Primul aparat complet echipat X-45 A a zburat la data de 22 mai 2002, timp de 14 minute, cu o viteză maximă de 355 km/oră la o altitudine de 2.500 de metri, la Centrul de Cercetări ale Zborului din cadrul Bazei Aeriene Edwards (California). Caracteristicile zborului şi aspectele de bază ale operativităţii avionului au fost relevate cu succes în cadrul testului. Pe parcursul anului 2002, un al doilea aparat a început să efectueze testele, conducând la începerea demonstraţiilor şi simulărilor aeriene din 2003. Testele la modelul X-45 A sunt programate să se desfăşoare până la sfârşitul anului 2004.

În implementarea sistemului UCAV, producătorii au ales modelul X-45 A, construind două aeronave de acest tip, cu aceleaşi caracteristici. Fiecare avion are propria nişă de lucru cu armamentul, precum şi un spaţiu de depozitare a paleţilor în cealaltă nişă. Aparatele sunt acţionate electric, cu excepţia roţilor din faţă şi a sistemului de rulare.

Performanţele aparatului X-45 A vor fi îmbunătăţite după desfăşurarea programului Block 3, astfel încât demonstraţiile să ducă la realizarea modelului X-45 B.

Testele pentru X-45 A s-au derulat ca parte a programului Spiral 0 şi au început prin prezentarea, la data de 27 septembrie 2000, a primului aparat de luptă aeriană fără pilot X-45 A, un aparat cu o lungime de doar 8,1 metri, desemnat să testeze rezistenţa învelişului.

Conceptul companiei Boeing privind Sistemul UCAV (Unmanned Combat Air Vehicle– aparat de luptă aeriană fără pilot) se referă la exploatarea timpului real de reacţie, a senzorilor de detectare, identificare şi localizare atât a ţintelor fixe, cât şi a celor mobile.

Pentru securizarea comunicaţiilor şi luarea celor mai bune decizii privind autorizările de folosire a muniţiilor, se vor oferi sisteme de control şi avertizări informative.

Aparatele companiei Boeing vor transporta muniţii de toate categoriile, inclusiv cele de înaltă precizie, şi vor trimite informaţii privind pagubele de pe terenul de exerciţiu către staţia de control al misiunilor, sistemul UCAV va fi capabil să asigure derularea operaţiunilor conduse de Forţele Aeriene Expediţionare.

Sistemul UCAV este conceput pentru a transporta o varietate de arme şi să le stocheze, neasamblate, în containere mici, pentru perioade de până la 10 ani. Acestea pot fi refăcute în termen de maxim o oră, astfel încât 6 sisteme de acest tip să poată fi încărcate pe un aparat model C-17 Globemaster III.

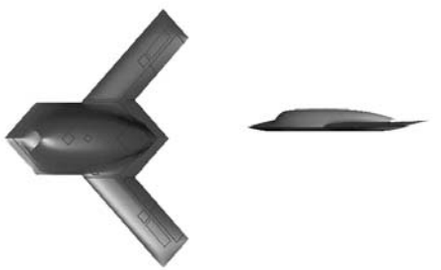
Primele teste cu sistemul UCAV au fost programate să înceapă încă din primăvara anului 2001, la Baza Aeriană Edwards (California), în scopul depistării şi remedierii unor posibile defecţiuni, înainte ca să înceapă producerea în serie a sistemului. Obiectivul principal este încheierea tuturor testelor până la sfârşitul anului 2005, urmând ca avioanele să fie dotate cu acest sistem până la finele anului 2010.

Modelul X-45 UCAV este proiectat să efectueze zboruri de recunoaştere pe distanţa de 650 mile, cu posibilităţi de staţionare timp de o jumătate de oră asupra unei ţinte şi de lansare a circa 1.500 de kilograme de bombe ghidate.

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE PENTRU MODELUL X-45 A:

Anvergura: 9,9 m;
Greutatea (gol): 3.628 kg;
Lungimea: 9 m;
Combustibilul intern: 1.220 l;
Încărcătura utilă: 680 kg;
Altitudinea operaţională: 10.700 m;
Viteza de croazieră: 0,8 Mach;

Avionul este propulsat de un motor de tipul Honeywell F124-GA-100 şi este proiectat să atingă viteza de 0,8 Mach la o altitudine de 12.000 de metri, având o autonomie de zbor de aproximativ 90 de minute.



În luna august 2002, compania Boeing a contractat producerea modelului X-45 B pentru suma de 460 milioane de dolari. Acest contract implică proiectarea, dezvoltarea şi construcţia a două aparate X-45B până la sfârşitul anului 2005.

Deşi mai mare decâ X-45 A, având o anvergură de 12,1 metri, X-45 B beneficiază de un profil mai puţin detectabil.

Primul test cu modelul X-45 B se va desfăşura numai în momentul în care evaluarea predecesorului sau, X-45 A, se va încheia

Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU
şi plutonier-major SORIN SĂFTOIU

LE BOURGET - 2005

În perioada 13.06 – 19.06.2005, s-a desfăşurat cea de-a 46-a ediţie a Salonului Internaţional al Aeronauticii şi Spaţiului, de la Le Bourget – Paris.

Organizat de către PLBpe, o filială a Gifas (Grupul Industrial Aeronautic şi Spaţial Francez), în asociaţie cu principalii contractori de echipamente ai industriei aerospaţiale franceze, ediţia din acest an a adunat la start aproximativ 1.800 de expozanţi din toată lumea, care au "scos la vedere", împreună, peste 200 de modele de aeronave.

Cele mai noi realizări din domeniul aeronautic au fost expuse publicului pe toată durata evenimentului, atât prin expoziţii statice, cât şi printr-o serie de conferinţe de presă.

Noua stea a aviaţiei civile, Airbus A 380, şi cel mai recent produs al companiei Boeing, modelul 777-240 LR, aeronave de transport ruseşti, ucrainene, germane, italiene etc. au împărţit standurile expoziţiei. Ramura de business a fost reprezentată de Dassault, cu noul Falcon 7X, dar şi de Gulfstream, Raytheon, Pilatus etc. Aviaţia militară a jucat un rol important prin prezenţa liderilor de pe piaţa producţiei de elicoptere: Eurocopter, Bell Helicopter, Agusta Westland şi HAL. EADS, Dassault Aviation, IAI şi Northrop Grumman au prezentat, în cadrul unei conferinţe, cele mai recente realizări din domeniul construcţiilor de avioane fără pilot.

Brazilia încheie contracte pentru C-295

După 2 ani de la hotărârea firmei EADS CASA de a livra 12 avioane de tip C-295 şi de a îmbunătăţi 8 aparate de tip P-3 Orion, aparţinând Forţelor Aeriene Braziliene, un contract final în valoare de 722 milioane de euro este pe cale de a fi încheiat.

Aparatele de transport C-295 vor înlocui îmbătrânitele C-115 Buffaloes şi vor sprijini, de asemenea, efectivele escadrilei braziliene de C-130 Hercules. Pentru necesităţile de patrulare maritimă, Brazilia va achiziţiona, de asemenea, 12 avioane de tip P-3 Bs de la marina americană, aeronave ce vor executa misiuni la Baza Aeriană de la Santa Cruz.

Bulgaria îşi reînnoieşte arsenalul

Ministrul bulgar al apărării, Nikolay Svinarov, a confirmat, în luna aprilie a.c., faptul că 8 aparate de tipul C 27J Spartan vor fi achiziţionate în curând. Acestea vor înlocui flota de transport a Forţelor Aeriene Bulgare, compusă în prezent din 5 avioane An-26.

Livrarea primelor 2 avioane este planificată pentru anul 2006, urmând ca celelalte să fie distribuite până la finele anului 2007. Avioanele C 27J Spartan vor fi folosite pentru transportul trupelor şi echipamentelor atât în ţară, cât şi în misiuni NATO.

Radar nou pe E-3 AWACS

Ultimul pachet de modernizare a sistemelor radar a fost montat pe versiunea finală a avionului de tip E-3 AWACS aparţinând Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii. Pachetul constă într-un upgrade al procesorului şi softului radarului de supraveghere, precum şi în dezvoltarea antenei şi a receptorului. Fiecare dintre pachetele achiziţionate au fost instalate pe aparatele E-3 la Centrul de Logistică Aeriană de la Tinker AFB, Oklahoma.

Mi-24 Hind, aparţinând Forţelor Aeriene ale Cehiei

Elicoptere, de la baza Aldergrove, aparţinând Forţelor Aeriene ale Marii Britanii. Elicopterele Puma HC au fost decorate în stilul „tiger pictorial", având inscripţionate titlurile „NATO Tiger Meet 2005" şi „Tiger Meet 2005" pe cele ambele părţi laterale.

„Tigrii NATO" în Turcia

Întâlnirea anuală NATO Tiger Meet a avut loc, în perioada 29.04 – 09.05.2005, pentru prima dată în Turcia, la baza aeriană Balikesir.

Recunoscută drept o întâlnire a entuziaştilor din aviaţia militară modernă, evenimentul se bucură de un interes deosebit din partea media, deoarece, după încheierea misiunilor planificate, sunt expuse şi premiate aeronavele participante.

Un număr de 12 escadrile, aparţinând celor 8 naţiuni participante, au concurat pentru cel mai important trofeu, „Silver Tiger", care a fost câştigat în acest an de Escadrila 230.

PUMA CH, aparţinând RAF

Autoprotecție pentru Hercules C-130H

Firma Thales a anunţat, la sfârşitul lunii aprilie, că a încheiat un contract cu Belgian Defence, agenţie centrală de achiziţii militare, privind echiparea unei escadrile belgiene formată din 11 aparate de tip Hercules C-130H cu sisteme de autoprotecţie.

Sistemul ce urmează a fi achiziţionat poate fi complet programat de către utilizator cu ajutorul unei staţii suport a misiunilor. Primul avion dotat cu acest sistem de autoprotecţie va fi livrat în februarie 2007, iar întregul program de dezvoltare este estimat a se finaliza pe durata a 4 ani.

Turcia modernizează flota de F-16

O scrisoare de ofertă şi acceptare a fost semnată între guvernele Turciei şi Statelor Unite ale Americii, pe 26 aprilie a.c., privind dezvoltarea sistemelor avioanelor F-16C/D aparţinând Forţelor Aeriene ale Turciei, contract estimat la 1,1 miliarde euro. Pachetul de dezvoltare va conţine elemente specifice aparatelor SUA, concepute însă special pentru adaptarea la avioanele turceşti. Astfel, în ofertă sunt incluse: radarul multimod APG-68(V)9, ecrane şi monitoare specific colorate, noi procesoare, sistem integrat de navigare, sistem unic electronic de luptă compatibil cu o diversitate de arme. Ministrul apărării din Turcia, Vecdi Gonul, a declarat, într-o conferinţă de presă la Ankara, că acest contract va acoperi un număr de 117 avioane, cu opţiune de prelungire pentru încă 100. Modernizarea aeronavelor cu noile sisteme se va realiza până în cursul anului 2012.

C-X & P-X

Programele japoneze de transport militar, C-X, şi de patrulare maritimă, P-X, au avansat, prin încheierea de către Agenţia Japoneză de Apărare a unui contract, în valoare de 589 milioane de euro, cu Kawasaki Heavy Industries pentru producerea unui prototip de avion. Firma japoneză fusese solicitată încă din anul 2001 pentru producerea a două tipuri noi de avioane.

În aceste condiţii, compania producătoare (KHI) va începe testul prototipurilor la mijlocul anului 2007 şi va livra primul C-X în martie 2008, urmat de modelul P-X, în trimestrul 2 al anului 2009.

ELITE 2005

În perioada 30.05–10.06.2005 s-a desfăşurat, la baza aeriană Landsberg, din Germania, exerciţiul multinaţional **„Elite 2005”.**

Patrulă mixtă franco-germană

Aproximativ 1.700 de militari, provenind din 18 naţiuni diferite, printre care Franţa, Finlanda, Spania, Turcia etc., au participat la această activitate.

Bazat pe simularea unei operaţiuni comune, într-un mediu artificial de război electronic, în cadrul exerciţiului au fost desfăşurate forţe şi mijloace considerabile din domeniul apărării aeriene, cum ar fi: platforme de supraveghere aeriană (AWACS, E3F etc.), aeronave de luptă (Eurofighter, Mirage etc.), sisteme de apărare sol–aer (Patriot, Stinger, Roland etc.). De asemenea, au fost folosite simulatoare de antrenament ale unor aeronave, deviza participanţilor la exerciţiu fiind: „Antrenându-te precum vei lupta, vei zbura precum te-ai antrenat”.

Probleme la livrarea avioanelor Gripen în Cehia

Primele 6 avioane de atac model JAS 39 Gripen, destinate Forţelor Aeriene Cehe, au fost livrate în data de 18 aprilie 2005. Zburate de 3 piloţi militari cehi şi de 3 piloţi ai Forţelor Aeriene Suedeze, avioanele au întâmpinat dificultăţi, conform informaţiilor din presa cehă, începând de la decolare şi pe toată durata zborului. Probleme s-au ivit la sistemul de navigaţie, la cel de comunicare şi la controlul zborului, în sensul incompatibilităţii acestora cu celelalte sisteme ale aeronavelor.

Ca urmare a acestor probleme şi în ciuda confirmărilor personalului de la SAAB că aeronavele au fost acceptate pe data de 22 aprilie şi prezentate pe 26 aprilie, trei aparate nu au fost recepţionate.

Ministerul Apărării din Cehia a declarat că, în pofida acestor inadvertenţe, avioanele de tipul JAS 39C vor prelua atribuţiile Mig-urilor 21, care vor fi retrase din zbor în cursul acestui an.

NATO - CONTRACT DE SUPRAVEGHERE

NATO a semnat, în data de 28 aprilie a.c., un contract în valoare de 23 milioane de euro cu consorţiul Transatlantic Industrial Proposed Solution (TIPS) pentru accederea la faza finală a programului AGS (supravegherea terestră a Alianţei). În cadrul acestui program, NATO va achiziţiona o infrastructură de supraveghere aeriană compusă din platforme Airbus A-321 şi Global Hawk, dotate cu staţii terestre de prezentare a datelor. Faza finală a programului – un contract în valoare de 500 de milioane de euro cu firma European Design and Development, ce va fi semnat la sfârşitul anului sau la începutul lui 2006 – va fi axată pe armonizarea sistemelor de control, reducerea costurilor de producţie a acestora şi integrarea radarelor de tip Transatlantic Cooperative ADS (TCAR).

Ofertă pentru Polonia

La sfârşitul lunii aprilie, firma Aermacchi a înaintat o ofertă industriei poloneze de apărare pentru participarea, în cooperare, la proiectarea şi producerea avionului de antrenament M-346. Astfel, fabricile PZL Swidnik şi PZL Mielec, împreună cu Institutul Aviatic Lotnictwa, au fost invitate să se implice în transferul tehnologiei de fabricare către un produs cu un mare potenţial de vânzare pe piaţă. Avionul M-346 este privit ca unul dintre posibilii înlocuitori ai avioanelor de

antrenament TS-11, o dată cu realizarea centrului de antrenament multinaţional de la Deblin.

OLANDA CAUTĂ CUMPĂRĂTORI

Un anunţ al Ministerului Olandez al Apărării, din data de 11 aprilie, relevă faptul că Statele Unite ale Americii nu vor mai cumpăra cele 5 elicoptere de tipul Apache AH-64D aparţinând Forţelor Aeriene Regale Olandeze, conform înţelegerii încheiate anul trecut. Aparatele trebuiau vândute conform planului de reducere anunţat în luna noiembrie 2003, dar reprezentanţii SUA au declarat că preferă achiziţionarea unor aparate noi în locul celor second-hand, obligându-i astfel pe olandezi să caute alţi posibili cumpărători.

Super Hornet

Primul avion de tip F/A – 18F Super Hornet, echipat cu radarul de scanare electronică activă AN/APG-79, a fost finalizat, pe linia de producţie de la St. Louis, în data de 21 aprilie 2005. A 226-a producţie de Super Hornet a fost livrată Escadrilei de testare şi evaluare aeriană 9 (VX-9) „Vampires", la baza NAWS China Lake, California, în data de 5 mai.

Proiectat şi produs de firma Raytheon, radarul AN/APG-79 face parte din pachetul de upgrade Super Hornet II, pachet ce mai cuprinde sistemul multifuncţional de distribuire a informaţiilor, sistemul de măsurare electronică a distanţelor şi sistemul în infraroşu de urmărire a ţintelor.

Pe 28 aprilie, a fost asamblată şi prima versiune de atac electronic a Super Hornet-ului, modelul EA-18G. Aceasta a fost livrată uzinelor de adaptare-integrare din St. Louis.

EXERCIŢIUL ALBATROS AUSINDO

Australia şi Indonezia au efectuat, în cursul lunii aprilie a.c., un exerciţiu militar de antrenament în comun. Forţele Aeriene Regale Australiene, reprezentate la exerciţiu de echipajele Ap-3C Orion, aparţinând Aripii '93, localizată în Edinburgh, sudul Australiei, au executat misiuni de supraveghere maritimă, împreună cu elemente componente ale diviziei SKU 5 indoneziene.

Prima misiune a fost executată pe data de 12 aprilie, într-o zonă din sudul arhipelagului indonezian. Forţele dislocate în Baza Aeriană Ngurah Rai şi-au demonstrat capacităţile de realizare a interoperabilităţii dintre cele două armate, producând o excelentă imagine de ansamblu a traficului maritim de suprafaţă din zonă.

Elicopter pe Everest!

Un elicoper al companiei Eurocopter, de tipul AS 350 B3, a aterizat pe vârful muntelui Everest, în data de 14 mai. Elicopterul, pilotat de asul francez de teste Didier Delsalle, a atins piscul la o înălțime de 8.850 m.

Prin această performanță, s-a stabilit un nou record mondial în ceea ce privește înălțimea maximă de aterizare a unui elicopter, în timp ce compania Eurocopter a dovedit, o dată în plus, fiabilitatea și performanțele elicopterelor pe care le produce. De asemenea, modelul AS 350 B3 și-a câștigat reputația de cel mai sigur, rapid și confortabil aparat folosit pentru transport în condiții extreme.

După livrarea primului aparat Tiger UH armatei franceze, producătorii europeni au distribuit și armatei germane primul elicopter Eurocopter UH Tiger multifuncțional, dintr-o serie de 20 de aparate contractate pe 6 aprilie. Aparatul va fi folosit de către Școala Franco-Germană de pregătire pentru elicoptere Tiger (EFA), din localitatea Le Luc-en Provence, din sudul Franței. Școala, care a fost deschisă oficial pe 1 iulie 2003, va deține, în final, un număr de 28 elicoptere Tiger: 14 HAP franceze și 14 UH germane.

Primul Tiger UH în Germania

EXERCIȚIUL AIR WARFARE CENTER

Exercițiul Air Warfare Center a avut loc în localitatea Al Dhafrah, Emiratele Arabe Unite, în perioada 2 – 27 aprilie. La acest exercițiu au participat 6 avioane aparținând Escadrilei 2 luptătoare "Coasta de Fildeș", împreună cu cele 64 de persoane care le deservesc (16 membri ai echipajelor și 43 de mecanici). Exercițiul a fost divizat în 3 părți, astfel: pregătirea de comandament a misiunilor complexe, la care au participat Anglia, SUA, Franța și Emiratele Arabe Unite; misiuni de antrenament cu forțe engleze, americane și franceze ca instrumente de luptă aeriană; antrenamente comune și misiuni bilaterale cu Emiratele Arabe Unite.

ALLIED ACTION 05

Comandamentul Forțelor Întrunite de la Lisabona a condus, în perioada 17.05 – 01.06.2005, exercițiul "Allied Action 05", desfășurat în Franța și Spania. Exercițiul a constat în simularea unei crize la nivelul conducerii NATO și s-a desfășurat sub mandatul Națiunilor Unite.

"Allied Action 05" reprezintă o aplicație de stat major, executată în scopul antrenării și perfecționării procedurilor de planificare și control ale operațiunilor, bazate pe conceptele de luptă ale forțelor de răspuns (NRF) și ale forțelor combinate de intervenție (CJTF). Cu o participare de aproximativ 2.500 de persoane din 23 de țări membre NATO și 7 țări partenere, "Allied Action 05" a reprezentat unul dintre cele mai mari exerciții de stat major ale forțelor NATO din acest an, deși evenimentul nu a presupus nici o mișcare de trupe.

Viceamiralul Fernando J.R. Melo Gomes, din marina portugheză, comandantul Forțelor Aliate din Lisabona (COMJC Lisbon), a condus exercițiul de pe un vas amfibiu de comandă, the USS Mount Whitney. Portavionul italian Garibaldi a servit drept locație pentru Statul Major al Forțelor Maritime, grupul de comandă terestru a fost susținut de forțe spaniole, iar cel aerian de Grupul Francez de Comandă Aeriană.

Learjet 60 în Macedonia

Aproape o operațiune secretă - jurnaliștii nu au avut voie să „acopere" subiectul –, achiziționarea ediției speciale a avionului de tip Learjet 60 VIP Z3 MKD de către guvernul macedonean s-a produs în data de 16 aprilie. Aparatele au fost livrate Macedoniei la baza de bombardiere din Wichita, Kansas, încă din data de 14 ianuarie, dar nu au putut ajunge la Aeroportul Internațional de la Skopje-Petrovec mai devreme de 16 aprilie, din cauza întârzierilor în pregătirea piloților și inginerilor.

Guvernul macedonean a cheltuit aproximativ 11 milioane de lire sterline pentru achiziționarea noilor Learjet 60, aparate ce vor fi folosite exclusiv pentru transportul VIP-urilor.

Rubrică relizată de
locotenent MIRCEA BARAC
și plutonier-major SORIN SĂFTOIU

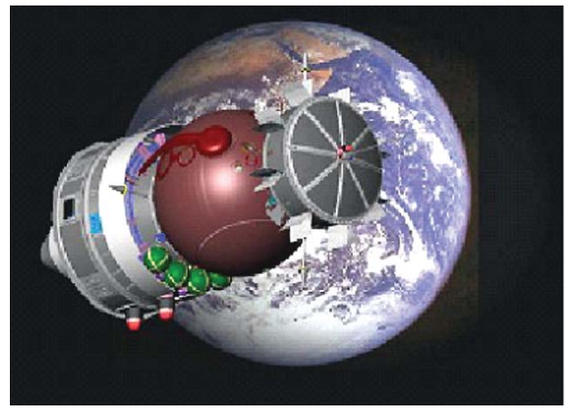
ȘTIAȚI CĂ...

Recordul pentru cea mai mare viteză cu care a călătorit un om în spațiul cosmic este de 39.897 km/h și a fost stabilit de echipajul modulului de comandă al misiunii Apollo 10 (Thomas Stafford, Eugene Cernan, John Young) în timpul zborului de revenire pe Terra, în 1969?

În timpul misiunii lunare Apollo 15, care a durat de pe 30 iulie până pe 1 august 1971, Alfred Worden, pilotul modulului de comandă, s-a aflat la cea mai mare depărtare de semenii săi: 3.596,4 km?

Echipajul misiunii Apollo 17 (căpitan Eugene Cernan și dr. Harrison Hagen Schmitt) a rămas pe Lună timp de 74.459 minute, în cursul unei misiuni lunare care a durat 12 zile 13 h și 51 minute? Aceasta este considerată cea mai lungă misiune lunară.

Triton, luna lui Neptun, este locul cel mai rece din Sistemul nostru Solar? Aici chiar și azotul este înghețat.



"Arca" spațială

O misiune științifică spațială, destinată studierii efectului microgravitației, s-a desfășurat în cursul lunii iunie, prin plasarea unei navete spațiale nepilotate pe una din orbitele Pământului.

O rachetă Soyuz, lansată de la cosmodromul din Kazahstan, a plasat pe orbită naveta Foton M2, al cărei "echipaj" este format din melci, raci, diferite reptile și microorganisme selectate din toate colțurile Pământului. Naveta, care cântărește 6,5 tone, a "plutit" la o altitudine cuprinsă între 300 și 370 km timp de două săptămâni.

Experimentele de la bord au fost monitorizate de pe Pământ de către o echipă de cercetători pe toată durata "sejurului spațial". La revenirea pe Pământ, echipe de cercetători ale Agenției Spațiale Europene și ale programului spațial rusesc au demarat misiunea de analizare a efectelor gravitației zero și ale puternicelor radiații din spațiu asupra microorganismelor și animalelor trimise în spațiu.

Colaborare ESA – RUSIA

Agenția Spațială Europeană (ESA) a anunțat, la sfârșitul lunii mai, faptul că studiază posibilitatea cooperării cu Rusia pentru dezvoltarea unei noi navete spațiale.

O dată materializat, acest proiect va oferi ESA posibilitatea trimiterii de echipaje umane proprii în spațiu.

Ținta ESA pare a fi Kliper (un posibil succesor al rachetei Soyuz), noua navetă spațială dezvoltată de compania rusă Energia.

În cazul implicării în proiect, ESA ar contribui cu 1,8 miliarde dolari, pe o perioadă de zece ani, pentru dezvoltarea navetei Kliper.

Raportul dat publicității mai indică faptul că, în acest moment, Rusia caută să atragă investitori pentru Kliper din Japonia, India și Canada.

Competiția Moon Rox

NASA a lansat, la sfârșitul lunii mai, o nouă competiție cu premii privind dezvoltarea de tehnologii prin care s-ar putea extrage oxigen din solul lunar. Data limită de desfășurare a concursului este 1 iunie 2008, moment în care va fi desemnată echipa câștigătoare.

Pentru a intra în posesia premiului de 250.000 de dolari, este necesară dezvoltarea unui sistem capabil să producă o cantitate de 5 kilograme de oxigen în 8 ore, într-un spațiu ce va simula condițiile de pe Lună.

Un nou lander pentru Marte

NASA a anunțat, la începutul lunii iunie, că a aprobat planurile de realizare a unui nou lander ce va fi trimis pe planeta Marte.

O echipă de cercetători a început deja să lucreze la noul roboțel denumit Phoenix, astfel încât acesta să fie gata de lansare în cursul lunii august 2007.

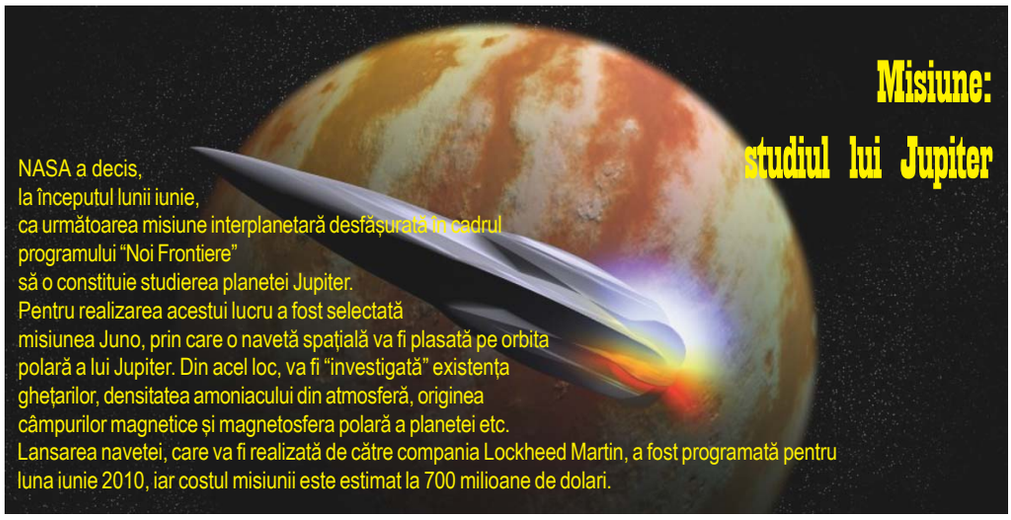
Misiunea lui Phoenix va fi să exploreze partea nordică a planetei Marte pentru a descoperi analogii cu regiuni de pe Terra, de a localiza eventuale surse de apă și de a analiza posibile forme de viață.

Costul misiunii se ridică la 386 milioane de dolari, în care sunt incluse și cheltuielile privind lansarea. Parteneri în cadrul programului mai sunt: Universitatea din Arizona, compania Lockheed Martin și Agenția Spațială Canadiană.

BAZĂ AERIANĂ FRANCEZĂ– COSMODROM DE REZERVĂ

Conform acordului încheiat în data de 7 iunie a.c. între Michael Griffin, din partea NASA, și M. Jean-David Levitte, ambasadorul Franței la Washington, Baza Aeriană 125 "Charles Monier" – Istres a fost desemnată cosmodrom de rezervă pentru lansările spațiale ale Statelor Unite.

Lansările navetelor americane de la baza aeriană franceză se vor produce, însă, numai în cazul în care cosmodromul de la Cape Canaveral va fi suprasolicitat.



Misiune: studiul lui Jupiter

NASA a decis,
la începutul lunii iunie,
ca următoarea misiune interplanetară desfășurată în cadrul
programului "Noi Frontiere"
să o constituie studierea planetei Jupiter.
Pentru realizarea acestui lucru a fost selectată
misiunea Juno, prin care o navetă spațială va fi plasată pe orbita
polară a lui Jupiter. Din acel loc, va fi "investigată" existența
ghețarilor, densitatea amoniacului din atmosferă, originea
câmpurilor magnetice și magnetosfera polară a planetei etc.
Lansarea navetei, care va fi realizată de către compania Lockheed Martin, a fost programată pentru
luna iunie 2010, iar costul misiunii este estimat la 700 milioane de dolari.

Deşeurile spaţiale

Aparate de zbor abandonate, module ale rachetelor cosmice, resturi eliberate în timpul lansărilor sau în timpul separării sateliților de navete, resturi ale motoarelor, fragmente de vopsea... Sunt resturile care plutesc în Spațiu. Sunt gunoaiele societății moderne. Ele nu au fost, însă, total abandonate. Obiectele care se rotesc pe orbită în jurul planetei noastre sunt inventariate, iar traiectoriile lor se află permanent sub observație.

În prezent, există aproximativ 11.000 de obiecte mai mari de 10 cm care plutesc în Spațiu. "Populația" estimată a particulelor cu dimensiuni între 1 și 10 cm în diametru este mai mare de 100.000. Numărul obiectelor cu dimensiuni mai mici de 1 cm depășește, probabil, un milion.

Numărul fragmentelor variază după altitudine. Iar durata remanenței în Cosmos este direct proporțională cu altitudinea la care se află fragmentele. În mod normal, resturile aflate pe orbită la altitudini de până la 600 de kilometri cad pe Pământ în câțiva ani. Celelalte plutesc în Spațiu chiar și câteva sute de ani. Componentele care "supraviețuiesc" arderii în atmosferă cad, de cele mai multe ori, în oceane sau în regiuni puțin populate, precum tundra canadiană, Siberia, părți pustii din Rusia etc. Până acum, nu s-a înregistrat nici un caz de accidentare a vreunui om de către un asemenea fragment căzător.

Singurele accidente inevitabile sunt lovirile aparatelor de zbor sau ale altor aparate plasate pe orbită de către deșeurile spațiale de mici dimensiuni.

În prezent nu se poate realiza nici o misiune spațială fără a lăsa resturi care să plutească în Cosmos, iar captarea și distrugerea controlată a acestora constituie încă un vis al omenirii.

Există, însă, preocupări la nivel internațional pentru reducerea numărului de deșeuri din Cosmos. ESA, NASDA, NASA sunt membri ai grupului Inter-Agency Space Debris Coordination Committee (ASDCC), specializat în ținerea sub control a resturilor prezente și prevenirea înmulțirii lor.

În 40 de ani, s-au raportat peste 16.000 de reintrări în atmosfera Terrei ale obiectelor catalogate. În ultimii 5 ani, cam în fiecare săptămână, un obiect de un metru pătrat, în medie, a reintrat în atmosferă și unele fragmente au căzut pe Terra. Riscul reintrării nu este numai de natură mecanică, ci și chimică și radiologică.

Obiectele pot contamina mediul prin substanțele toxice pe care le aduc cu ele. Daunele de ordin mecanic sunt cauzate de obiectele care rezistă încălzirii aerodinamice. Riscul depinde de caracteristicile orbitei finale, forma obiectului și de proprietățile materialului din care este alcătuit.

În timpul misiunilor navetelor spațiale americane, rețeaua de supraveghere a obiectelor spațiale examina permanent traiectoriile deșeurilor pentru a identifica posibile ciocniri. Dacă un fragment se apropia la câțiva kilometri de navetă, aceasta era obligată să facă manevre de evitare. Aceste evenimente aveau loc oricum foarte rar, cam o dată la 1–2 ani.

Oricum, este foarte important să știm în orice moment unde se găsește fiecare fragment de satelit sau din alt aparat. Pe baza măsurătorilor, se calculează traiectoriile obiectelor și se realizează hărți cu pozițiile lor.

Detectarea deșeurilor din Spațiu, prin observații de la sol, se încadrează în două categorii: măsurători cu radarul și măsurători optice. În general, măsurătorile cu radarul se fac pentru obiectele aflate în orbita joasă a Terrei (LEO), în timp ce măsurătorile optice se realizează în cazul obiectelor din orbita înaltă (HEO).

Întrucât metodele de îndepărtare a deșeurilor cosmice nu pot include distrugerea lor de la distanță, de exemplu cu ajutorul unor raze laser, cea mai eficientă procedură în acest moment este identificarea obiectelor și realizarea unei hărți, după care fragmentele sunt împinse pe orbite înalte cu raze laser.

Treapta a treia a rachetei Delta 2, căzută în Arabia Saudită, la 21 ianuarie 1977

ȘTIAȚI CĂ...

Stația Spațială Mir a "orbitat" Terra timp de 13 ani, perioadă în care a efectuat peste 75.000 de rotații în jurul Planetei Albastre? Acestea reprezintă cele mai multe orbite circumterestre parcurse de către o stație spațială.

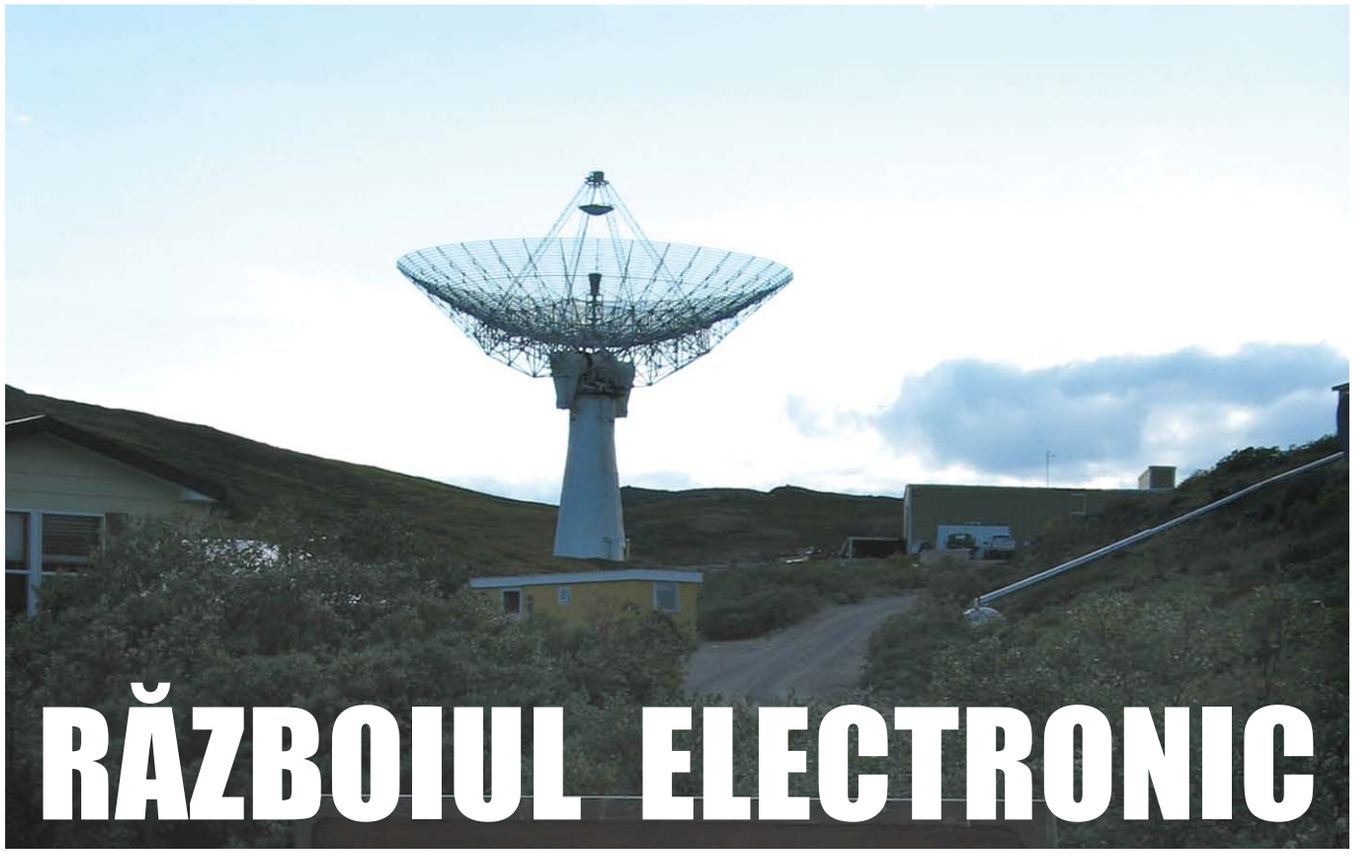
Satelitul Hubble efectuează o orbită completă în jurul Terrei la fiecare 93 de minute?

Cel mai vârstnic astronaut este John Glenn Jr. (SUA), care avea 77 de ani și 103 zile pe 29 octombrie 1998, care a făcut parte din echipajul navetei Discovery STS 95?

Misiunea a durat 11 zile, încheindu-se pe 7 noiembrie 1998.

În data de 31 mai 2005, Agenția Spațială Europeană a împlinit 30 de ani de existență?

Rubrică relizată de locotenent MIRCEA BARAC



RĂZBOIUL ELECTRONIC

PRINCIPII ŞI MIJLOACE SPECIFICE AVIAŢIEI (2)

Contra-contramăsuri electronice (ECCM)

Întrebuinţarea masivă a mijloacelor şi sistemelor radioelectronice conduce la creşterea gradului de complexitate a mediului electromagnetic, care, prin putere, intensitate, spectrul frecvenţelor etc., poate influenţa negativ funcţionarea echipamentelor electronice existente la un anumit moment într-un mediu dat. Suplimentar, dinamica parametrilor de emisie ai acestor sisteme face şi ea foarte dificilă investigarea mediului electromagnetic. Prin urmare, unul din cele mai importante mijloace *ECCM* specifice aviaţiei se referă la asigurarea *compatibilităţii electromagnetice* (*CEM*) între echipamentele şi sistemele electronice care funcţionează concomitent la bordul aeronavelor militare.

De asemenea, contra-contramăsurile electronice pot fi implementate prin: ◆ împiedicarea sau îngreunarea cercetării efectuate de adversar; ◆ asigurarea stabilităţii lucrului mijloacelor şi sistemelor electronice proprii în condiţii de bruiaj; ◆ contracararea acţiunilor de dezinformare electronică ale adversarului; ◆ executarea *controlului electronic* ca mijloc de descoperire şi eliminare a indiciilor de demascare a lucrului mijloacelor şi sistemelor electronice proprii; ◆ compatibilitatea electromagnetică.

Exemple consacrate de *modalităţi de protecţie* a mijloacelor şi sistemelor electronice aeropurtate contra *ECM* a adversarului sunt şi următoarele: ◆ utilizarea unui sistem de antene cu nivel foarte redus al lobilor laterali; ◆ utilizarea compensării coerente pe lobii laterali; ◆ reţele de antene adaptive; ◆ selecţia ţintelor mobile; ◆ utilizarea sistemelor radar de bord cu probabilitate de interceptare mică (*LPI* – Low Probability Intercept); ◆ gestiunea spaţio-temporală a puterii radarului de bord etc.

Tehnici utilizate şi tendinţe

Contramăsuri Infraroşu Direcţionale – DIRCM (Directional Infrared Countermeasures). Sistemul de contramăsuri infraroşu AN/AAQ-24 NEMESIS, dezvoltat şi produs de compania Northrop Grumman, se află, în prezent, în dotarea aeronavelor militare din SUA şi Marea Britanie.

După detectarea lansării unei rachete, NEMESIS evaluează posibilitatea ca aceasta să reprezinte o ameninţare, avertizează echipajul aeronavei şi îşi activează sistemul propriu de contramăsuri pentru urmărirea şi contracararea rachetei.

După dovedirea posibilităţilor de acţiune împotriva a 35 de rachete lansate real asupra sa pe timpul testelor, sistemul a intrat în producţie şi este instalat pe o gamă largă de aeronave din dotarea SUA şi Marii Britanii.

Prima variantă a sistemului DIRCM utilizează un transmiţător IR cu arc voltaic în xenon, în timp ce varianta a doua, îmbunătăţită, foloseşte un transmiţător laser.

Varianta avansată a sistemului include un senzor bicolor de avertizare antirachetă şi un transmiţător laser, ceea ce conferă sistemului o greutate redusă, rezistenţă mică la înaintare şi opţiuni de îmbunătăţire a performanţelor pentru misiuni specifice.

Datorită calităţilor sale, sistemul NEMESIS urmează a fi instalat pe toate aeronavele AC-130 şi MC-130 aparţinând US Air Force Special Operations Command's (AFSOCS), contractul prevăzând dezvoltarea, producţia, instalarea, exploatarea şi mentenanţa pentru aproximativ 131 sisteme destinate Marii Britanii şi a 59 de sisteme destinate Statelor Unite.

Contramăsuri Infraroşu destinate Aeronavelor de Dimensiuni Mari –

LAIRCM (Large Aircraft Infrared Countermeasures). Sistemul LAIRCM reprezintă un sistem de contramăsuri active, care este destinat înlăturării ameninţărilor reprezentate de rachetele sol-aer în infraroşu, prin direcţionarea unui fascicul laser modulat, de mare intensitate, către senzorul în infraroşu al rachetei, determinând ieşirea din încadrare. În plus, sistemul contracarează ameninţările apărute şi avertizează echipajul asupra detecţiei automate şi aplicarea contramăsurilor active.

Având în vedere vulnerabilitatea rezultând din mărimea şi viteza de zbor redusă ale aeronavelor mari, sistemul reacţionează împotriva ameninţărilor rachetelor sol-aer ghidate în infraroşu, prin eliberarea unei energii de bruiaj mai mare decât amprenta termică a aeronavei, în scopul "orbirii" şi devierii rachetei.

Subsistemul de avertizare antirachetă utilizează senzori multipli pentru a acoperi tot spaţiul din jurul aeronavei.

Subsistemul de contramăsuri cuprinde un laser modulat, de mare intensitate, montat într-o turelă, cu posibilitate de urmărire şi încadrare precisă, care contracarează automat toate ameninţările, fără intervenţia echipajului, acesta fiind numai avertizat asupra acţiunii sistemului. Faza a doua a programului LAIRCM va încorpora îmbunătăţiri tehnologice, pe măsura evoluţiei sistemelor de achiziţie. Una dintre acestea o reprezintă NexGen MWS (Generation Missile Warning Subsystem), proiect care va asigura îmbunătăţirea posibilităţilor de avertizare, atât pentru programul LAIRCM, cât şi pentru programul DIRCM. Proiectul va utiliza tehnologie avansată pentru protecţia aeronavelor mari, cu posibilităţi de aplicare a contramăsurilor în infraroşu în buclă închisă (CLIRCM – Close-loop infrared countermeasures), la un preţ de cost la jumătatea sistemului iniţial de tip buclă deschisă.

CLIRCM va analiza racheta care se apropie, va determina tipul ei şi va emite un cod de bruiaj adecvat, în scopul scoaterii acesteia din regimul de încadrare şi îndepărtării de aeronavă, permiţând aplicarea contramăsurilor împotriva următoarei ameninţări după numai 3-4 secunde. Astfel, vor fi eliminate neajunsurile sistemelor de tip buclă deschisă, care pot confunda rachetele cu diverse surse false de radiaţie în infraroşu.

Sistem de Contramăsuri Direcţionale pentru Avioane Tactice – TADIRCM (Tactical Aircraft Directable Infrared Countermeasures). Programul TADIRCM, dezvoltat de către US Navy împreună cu BAE Systems, studiază un sistem de contramăsuri laser montat la bordul aeronavelor cu destinaţie tactică, împotriva ameninţărilor în infraroşu reprezentate de rachetele sol-aer şi aer-aer autodirijate în infraroşu.

TADIRCM constă din două subsisteme: subsistemul de avertizare împotriva rachetelor dirijate în infraroşu şi subsistemul direcţional de contramăsuri în infraroşu, capabil a fi montat la bordul avioanelor cu destinaţie tactică. Sistemul va contracara rachetele ghidate în infraroşu prin detecţia acestora şi neutralizarea lor prin folosirea unui laser direcţional. Sistemul trebuie să asigure acoperirea totală a spaţiului din jurul aeronavei şi funcţionarea în condiţii extreme de temperatură, vibraţii şi suprasarcină la care sunt supuse, în mod frecvent, avioanele de luptă. Sistemul include şase senzori IR bicolori, un procesor de semnal, un laser modulat IR şi două sisteme compacte de urmărire şi poziţionare pentru detecţia şi bruiajul rachetelor.

Programul TADIRCM este realizat în scopul demonstrării posibilităţilor de avertizare, urmărire, poziţionare şi direcţionare a tehnologiei de contramăsuri IR, în vederea echipării aeronavelor de tip F/A-18, F-15 şi F-16.

Locotenent-comandor ing.
DUMITRU DRAGOMIR
Căpitan dr. ing.
IULIAN-CONSTANTIN VIZITIU

EVACUAREA MEDICALĂ (MEDEVAC)

– consideraţii generale –

Îmbinarea dintre aviaţie şi medicină a permis ca ajutorul medical intensiv de urgenţă şi alte îngrijiri medicale specializate să iasă din cadrul organizatoric al unui spital. Încorporarea monitoarelor, defibrilatoarelor, aspiratoarelor, injectomatelor etc. permite îngrijiri medicale complete direct în mediul aerian. Prin mărirea disponibilităţii, în ultima perioadă se observă o creştere în numărul pacienţilor în stare critică (bolnavi sau accidentaţi) transportaţi prin mijloace aero în mari centre medicale regionale pentru tratamente definitive de care nu ar fi putut beneficia pe plan local. Medici de toate specialităţile pot trimite sau primi pacienţi prin transport aeromedicalizat. Dar pentru obţinerea de rezultate trebuie să existe un sistem medical pus la punct, cu protocoale bine stabilite, şi o instruire temeinică a personalului, atât teoretică, cât şi practică. Un transport aeromedicalizat optim şi în siguranţă deplină presupune o cunoaştere aprofundată a tuturor aspectelor medicale legate de zbor, a capabilităţilor şi a restrângerilor legate de acesta.

Scurt istoric

Transportul medical pe calea aerului a fost folosit întâia oară în timpul primului război mondial. În 1915, la retragerea din Serbia, 12 pacienţi au fost transportaţi din zona de conflict utilizându-se avioane nemodificate. Ceva mai târziu, Franţa a dat în folosinţă primul serviciu de ambulanţă aeriană, apelând la avioane ce puteau transporta, fiecare, câte 3 pacienţi pe tărgi. În 1919, British Royal Air Force a transportat pentru prima oară răniţi în mod organizat, în timpul conflictului din Orientul Apropiat, utilizând avioane tip DH-9, cu tărgi plasate în interiorul fuzelajului. În 1923, aproximativ 350 de pacienţi au fost transportaţi din Kurdistan, pe calea aerului, la un spital din teritoriu.

În SUA, căpitanul George Gosman, din US Army, a construit, în 1910, în Pensacola – Florida, un avion-ambulanţă, dar cererea lui de alocare de fonduri suplimentare a fost respinsă de Departamentul de război în urma unui accident cu aeronava. În 1918, la baza aeriană Gerstner Field – Louisiana, maiorul Nelson Driver şi căpitanul William Ocker au modificat cockpitul unui avion JN-4 pentru a putea transporta tărgi. În următorii ani, aceste aeronave au fost folosite de US Army doar pentru servicii de urgenţă, în ciuda cererilor repetate ale ofiţerilor din Army Medical Departament pentru a putea fi utilizate oricând pentru transportul pacienţilor în eventualitatea unui conflict.

Operaţiuni MEDEVAC la scară mare au fost efectuate pentru prima oară de germani, în timpul războiului civil din Spania (1936–1938), când răniţii şi bolnavii aparţinând Legiunii Condor au fost transportaţi în avioane JU-52 din Spania în Germania. Fiecare aparat fusese configurat să poată transporta 10 pacienţi pe tărgi şi 2–8 pacienţi pe scaune. Ruta de transport presupunea zborul pe deasupra Mediteranei, până în nordul Italiei, apoi peste Alpi, la o înălţime de peste 6.000 de metri, iar distanţa varia între 2.000 şi 2.500 de kilometri, cu o durată de zbor de circa 10 ore. Rezerva de oxigen era disponibilă la trecerea peste Alpi, dar avioanele nu aveau instalaţie de climatizare, astfel încât frigul era o problemă, mai ales pentru zborul la înălţimi mari.

La debutul celui de-al doilea război mondial, marea majoritate a naţiunilor combatante au dezvoltat sisteme de evacuare aeromedicală. US Army Air Corps a format escadrile anume specializate şi, în 1942, a pus bazele unei şcoli pentru operaţiuni MEDEVAC. În total, până la terminarea ostilităţilor, au fost transportaţi pe calea aerului peste 1,25 milioane de pacienţi.

Războiul din Coreea (1950–1953) a marcat introducerea elicopterelor pentru astfel de operaţiuni. Acestea au devenit principalul mijloc de transport al răniţilor din linia întâi şi de la punctele de prim ajutor spre facilităţile medicale din spatele liniei frontului. Astfel, până la 23 februarie 1954, US Air Force Military Air Transport Service a transportat peste 2 milioane de pacienţi.

Conflictul din Vietnam, din 1965 până în 1973, a exploatat la maximum capacităţile elicopterului din punctul de vedere al operaţiunilor MEDEVAC. Noul concept "Combat search and rescue helicopters" salva piloţii catapultaţi sau doborâţi în spatele liniei inamicului, iar aparatele aflate ca suport pentru US Marine Corps şi US Army transportau răniţii de pe front spre facilităţile medicale de tratament.

Transportul răniţilor cu ajutorul elicopterului a fost un factor important de scădere a mortalităţii datorate rănilor din lupte. Dacă în timpul celui de-al doilea război mondial, 4 la sută din răniţii care au ajuns într-o unitate medicală au murit, în războiul din Coreea procentul a scăzut la 2 la sută, iar în Vietnam s-a ajuns la o mortalitate de sub 1 la sută.

Folosirea efectivă, pe scară largă, a elicopterelor pentru operaţiuni de evacuare medicală în şi din teatrele de operaţii militare, ca şi mediatizarea intensă a acestor operaţiuni au trezit interesul pentru folosirea acestor mijloace şi în societatea civilă. Cam în aceeaşi perioadă a crescut şi interesul pentru

îmbunătăţirea asistenţei medicale prespitaliceşti, apelându-se la ambulanţe încadrate cu personal specializat. Nu a trecut mult până când aceste servicii medicale extinse s-au combinat cu folosirea elicopterelor, dând naştere transportului medical aerian modern. În prezent, în Statele Unite (ţara cu cea mai mare dezvoltare în acest domeniu) există mai mult de 170 de programe de transport medical aerian civil, pe lângă serviciile specializate MEDEVAC şi SAR ale US Army, US Air Force, US Navy, US Coast Guard.

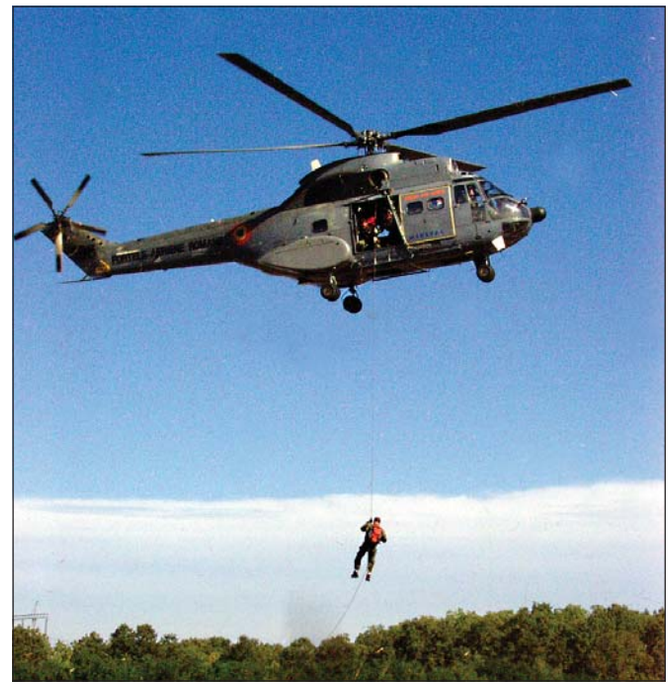
Tipuri de transport aerian medical

În general, transportul aerian medicalizat este divizat în două mari ramuri: aparate de zbor cu aripă fixă (avioane) şi elicoptere. Aceste tipuri de evacuare aeromedicalizată au în comun multe caracteristici, factorul decisiv în alegerea uneia dintre cele două fiind determinat de eficienţă.

Avioanele tind să devină mai eficiente pentru transportul pacienţilor pe distanţe mai mari de 250–300 kilometri. Pentru distanţe mai mici de 200 de kilometri, se folosesc, de obicei, elicopterele. Avantajele elicopterelor MEDEVAC:

1. *Viteza.* Elicopterele moderne folosite în mod curent în misiuni medicale sunt capabile să atingă viteze de 200–250 km/h. Aceasta, combinată cu capabilitatea de mişcare din punct în punct, se transformă într-un avantaj major (timp scurt de transport = salvator de viaţă) faţă de alte modalităţi de transport.

2. *Accesibilitatea.* Capacitatea de decolare şi aterizare pe verticală permite evacuarea din zone inaccesibile altor mijloace de transport. (Accidente de alpinism, excursii în zone sălbatice, ca să dăm câteva exemple).



3. *Personalul şi tehnica specializate.* În general, serviciile aeromedicale sunt oferite de centre medicale de vârf şi sunt deservite de personal cu înaltă calificare şi multă experienţă. De asemenea, se beneficiază de tehnologie medicală sofisticată, ceea ce conduce la extinderea ariei geografice pentru ajutarea pacienţilor.

Medicina Aeronautică

Aviaţia a fost şi rămâne o industrie competitivă, şi componenta sa, ambulanţa aeriană, nu face excepţie. Din nefericire, marea majoritate a aparatelor folosite pentru transport medicalizat nu sunt proiectate special pentru acest scop, iar acordarea ajutorului medical în mediul aeronautic impune anumite servituţi. În plus, mediul aeronautic are tendinţa de a creşte gradul de stres al pacientului, al personalului medical, cât şi solicitările echipamentelor medicale. Aceşti factori tind să fie maximali în cazul avioanelor şi de mai mică importanţă în cazul elicopterelor. Iată câteva din riscurile cele mai frecvente:

Oxigenul. Hipoxemia (oxigenarea insuficientă) este cea mai mare ameninţare la adresa oricărei persoane care zboară. Efectele psihologice ale hipoxemiei pot fi detectate la indivizi sănătoşi la altitudini de 2.000 de metri şi sunt datorate scăderii presiunii parţiale a oxigenului prin scăderea presiunii atmosferice. Presurizarea cabinelor minimizează această problemă în cazul multor aeronave, dar pacienţii cu funcţie pulmonară alterată pot intra uşor în hipoxemie chiar în cazul presiunilor controlate din cabinele moderne. Modificând concentraţia oxigenului în aerul inspirat, astfel încât să se menţină constantă saturaţia în oxigen a hemoglobinei pe timpul zborului, se poate preveni apariţia hipoxemiei, iar larga disponibilitate a pulsoximetrelor portabile i-a scăzut şi mai mult incidenţa pe timpul transportului la altitudini mari, prin identificarea ei rapidă, chiar de la instalare.

Acceleraţiile. Răul de mişcare. Ocupanţii unei aeronave pe timpul accelerării sau decelerării pe pistă simt schimbarea vitezei. Acceleraţia este un vector cantitativ, care are atât direcţie, cât şi amplitudine. Din această cauză, poziţionarea corectă a pacientului este esenţială pentru limitarea stresului indus de

accelerațiile susținute timp îndelungat. Accelerațiile resimțite în elicoptere pe timpul zborului de rutină sunt de joasă amplitudine și tind să se asemene cu cele din timpul transportului cu mijloacele terestre. În avioanele care zboară la altitudini mari, se observă o mică incidență a răului de mișcare; din contră, în elicoptere sau avioane de mici dimensiuni, la altitudini mici, frecvența de apariție e mult mai mare. O premedicație corespunzătoare și o alegere atentă a rutei de zbor, astfel încât să fie evitate zonele cu turbulențe, reduc efectele neplăcute ale răului de mișcare.

Volumul gazelor. Se știe că presiunea ambientală scade o dată cu creșterea altitudinii. Această modificare poate afecta un număr de echipamente medicale, precum și pacienții. Contrar credinței generale, presurizarea cabinei nu poate rezolva această problemă, ci permite doar zboruri în condiții de confort la altitudini la care nu se putea ajunge fără. La o modificare bruscă a presiunii, orice gaz închis într-o cavitate devine motiv de îngrijorare: aerul din sinusuri se poate dilata, producând disconfort pacientului, iar echipamentele care folosesc manșete de aer pot funcționa defectuos, având drept rezultat înrăutățirea stării pacientului.

Umiditatea. Umiditatea este o problemă deosebită, mai ales în cazurile în care se folosesc avioane, deoarece în cabinele presurizate aerul este luat din exterior și este foarte uscat, aceasta ducând la uscarea secrețiilor pacientului și la disconfort. Pacienții cu traheostomă sau cei care trebuie să respire pe gură vor primi aer sau oxigen umidificat, iar pacienții comatoși vor avea ochii închiși și pleoapele lipite și fixate sub comprese umede, pentru a evita uscarea corneei.

Zgomotul. Aeronavele moderne produc o cantitate apreciabilă de zgomot. Cabinele avioanelor sunt insonorizate destul, cât să permită discuția și evaluarea pacientului, dar elicopterele sunt atât de zgomotoase, încât împiedică, de exemplu, auscultația plămânilor și orice fel de discuție. Se recomandă, de aceea, folosirea căștilor de protecție și a instalației de intercomunicație.

Vibrațiile. Sunt o formă repetitivă, alternativă de mișcare. Cele două surse majore de vibrații în transportul aeromedicalizat sunt motoarele și turbulențele aerului din jurul aeronavei. Pe lângă faptul că acestea produc oboseală și disconfort, vibrațiile se transmit și echipamentului medical, devenind o sursă de erori de monitorizare și defecțiuni.

Echipa aeromedicală

Există o foarte mare varietate în ceea ce privește compunerea echipei medicale care asigură transportul aeromedical. Majoritatea au în compunere un cadru medical mediu (paramedic sau asistentă medicală) și un medic. Există o controversă privind prezența medicului la bord – dacă aceasta îmbunătățește sau nu prognosticul pacientului. De exemplu, intervenția medicului în timpul zborului a crescut șansele de supraviețuire a pacientului în cazul stopului cardiac post-traumatic, potrivit unui studiu retrospectiv pe aproape 120 de cazuri al Universității de medicină din Toronto. Cea mai veche și mai mare companie de salvare și transport aeromedical, "Swiss Air Rescue", asigură un medic pentru aproape orice transport medical. Nevoile pacienților diferă, iar componența echipajului care-i îngrijește trebuie să fie modificată astfel încât să vină în întâmpinarea nevoilor din timpul transportului.

Criterii de utilizare a transportului aeromedical

Transportul aeromedical trebuie să fie rezervat, ca regulă, pacienților în stare gravă, critică, și care necesită îngrijiri medicale și tratamente ce nu pot fi asigurate în unitatea medicală în care se află. Trebuie însă cântărite cu

grijă beneficiile obţinute în urma acestor tratamente faţă de riscurile transportului. În unele cazuri, decizia de transport este foarte uşor de luat, de exemplu în cazul unui pacient necesitând o intervenţie neurochirurgicală în condiţiile în care, local, nu există un neurochirurg. În alte cazuri, însă, decizia nu este aşa de uşor de luat, încercându-se chiar alcătuirea unor guidelines-uri în funcţie de afecţiuni. Pentru pacientul traumatizat, American College of Surgeon Committee on Trauma and Advanced Trauma Life Support a trasat o serie de indicaţii pentru determinarea necesităţii transportului interspitalicesc, spre centre de traumă, a pacientului traumatizat în stare critică:

- traumatism neurochirurgical cu GCS<10 (scor de urgenţă) sau în scădere;
- plăgi penetrante, fracturi de craniu cu înfundare sau pacienţi cu semne de lateralizare;
- suspiciune de injurie cardiacă, de leziune vasculară intratoracică sau cu traumatism major de torace;
- pacienţi cu vârste extreme (mai puţin de 5 sau mai mult de 55 de ani) sau cei cunoscuţi cu afecţiuni preexistente (boală cardiacă ischemică).

Din punctul de vedere al afecţiunilor medicale şi chirurgicale, este mai greu de alcătuit o listă de priorităţi, dată fiind marea varietate de afecţiuni. Decizia de transfer a pacienţilor în stare critică va fi luată ţinând cont de beneficiile câştigate prin transport şi de riscurile asociate. Chiar dacă transportul aerian oferă multe beneficii, disponibilitatea scăzută trebuie, de asemenea, luată în calcul când se analizează decizia de transport pe calea aerului faţă de mijloace clasice, terestre.

Pregătirea pacientului pentru transport aerian

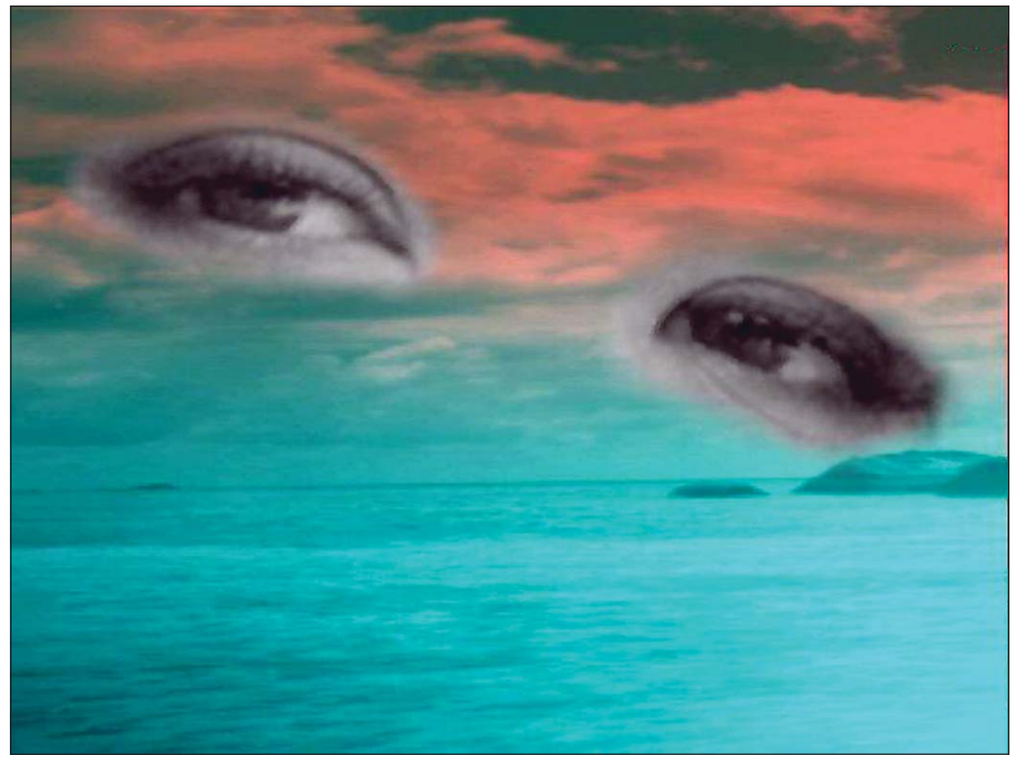
Transportul pacientului trebuie să înceapă, desigur, cu stabilizarea stării acestuia, folosind proceduri medicale specifice, şi se continuă cu contactarea medicului care trebuie să primească pacientul. Discuţiile între cei doi medici sunt absolut necesare pentru a asigura schimbul optim de informaţii pentru asigurarea celor mai bune condiţii de transport. Evaluarea pacientului transportat pe calea aerului trebuie să se facă ţinând cont de efectele depresurizării, vibraţiilor şi altor forţe şi modificări specifice mediului. Acumulările închise de lichide şi gaze trebuie decomprimate; sondajele nazogastric şi urinar pot contribui la confortul pacientului. Discuţiile ulterioare, referitoare la starea pacientului şi terapia aplicată, duse cu echipa de transport sau cu echipa care primeşte pacientul pot amâna sau grăbi transportul aeromedical.

Transportul aeromedical a devenit o parte integrantă a sistemului de medicină de urgenţă. Acesta asigură îngrijiri medicale specializate pentru pacienţii grav bolnavi sau traumatizaţi. Înţelegerea aspectelor medicale ale zborului şi a caracteristicilor mediului aeronautic vor ajuta medicii din toate specialităţile medicale să folosească în mod optim şi în deplină siguranţă acest mijloc de transport.

Colonel dr.
ALEXANDRU ELIAD,
medicul-şef al
Statului Major
al Forţelor Aeriene
Căpitan dr.
DRAGOŞ TUDOSE,
medicul Bazei 90
Transport Aerian Otopeni

SINDROMUL DE "OCHI USCAT"

Conotaţii pentru personalul din Forţele Aeriene



În mare parte, calitatea vederii este asigurată de prezenţa unor lacrimi de calitate. Filmul lacrimal scaldă în permanenţă suprafaţa anterioară a ochiului – corneea –, asigurându-i transparenţa, nutriţia şi protecţia faţă de microbii cu care intră în contact. Lacrimile acoperă ochiul, spălând praful şi secreţiile, păstrând umiditatea necesară unei "bune funcţionări". Pelicula lacrimală este etalată ca o veritabilă lentilă de contact protectoare, refacerea sa permanentă fiind asigurată de fiecare mişcare de clipire.

Există împrejurări în care calitatea lacrimilor este alterată: anomalii anatomice ale pleoapelor (ce pot antrena o proastă distribuţie a filmului lacrimal pe suprafaţa corneeană), hiposecreţie iatrogenă (administrarea unor medicamente ce alterează calitatea şi cantitatea secreţiei lacrimale), hiposecreţie senilă, anestezie corneeană (ce generează suprimarea secreţiei reflexe lacrimale) şi, nu în ultimul rând, atingerea funcţională a glandei lacrimale.

Încercaţi să vă amintiţi frumuseţea şi sclipirea unui peştişor, fie el şi captiv în acvariu, ca apoi să vă imaginaţi, doar pentru o clipă, ce s-ar putea întâmpla cu el dacă l-aţi scoate din mediul lui de viaţă! Ochii noştri şi-ar putea pierde, cu siguranţă, strălucirea şi frumuseţea, dacă nu ar avea o protecţie adecvată, care în mod normal este asigurată de integritatea filmului lacrimal.

"Ochiul uscat" este o afecţiune caracterizată de afectarea calităţii filmului lacrimal; poate fi rezultatul unei producţii inadecvate a lacrimilor, al unei evaporări excesive a acestora, sau poate apărea ca urmare a unei anormalităţi în compoziţia filmului lacrimal. Apariţia sa poate fi generată de:

- traiul într-un climat uscat;
- expunerea la curenţi de aer, vânt şi praf, fum de ţigară etc;
- folosirea îndelungată a videoterminalelor (monitoare de calculator, televizor), în faţa cărora, de multe ori, utilizatorii cufundaţi în lucru... uită să clipească;
- utilizarea excesivă a aerului condiţionat;
- purtarea îndelungată a lentilelor de contact;
- urmarea firească a procesului de îmbătrânire;
- consecinţa secundară a utilizării unor medicamente de tipul: antialergice sistemice, antidepresive, somnifere, anticoncepţionale, vasoconstrictoare topice (Proculin, Visine), antiglaucomatoase tip beta blocant, diuretice;
- diverse boli ale pleoapelor (blefarita fiind frecvent incriminată);
- unele boli, precum: lupus eritematos diseminat, artrita reumatoidă, sindrom Sjogren.

Care dintre noi nu a simţit pe propria piele ce înseamnă disconfortul generat de senzaţia de corp străin la nivelul ochiului? Sau, de ce nu, „usturimea ochilor" în timpul lucrului îndelungat în faţa computerului? Departe de a fi un lucru plăcut!

Simptome ca senzaţie permanentă de uscăciune, de mâncărime şi de arsură la nivelul ochilor trebuie să fie de ajuns ca să vă determine să solicitaţi un consult oftalmologic. Caracteristice sindromului de "ochi uscat" sunt: exacerbarea durerii la deschiderea pleoapelor; disconfort ocular ce poate merge până la senzaţia de arsură; senzaţie persistentă de corp străin; durere generată de instilarea unui colir în sacul conjunctival; sensibilitate la lumină (fotofobie).

Referitor la sfera aviaţiei, avioanele moderne, atât cele militare, cât şi cele comerciale, destinate transportului de pasageri, au cabine etanşe, ce permit folosirea instalaţiilor de climatizare. Avantajele acestor dispozitive sunt remarcabile, dar să nu uităm că, în aceste condiţii, nivelul de umiditate în incinta aparatelor de zbor este deficitar.

Întâlnesc destul de des în practica de zi cu zi paciente şi pacienţi (lucrători în Forţele Aeriene), care au epuizat practic aproape tot arsenalul terapeutic oftalmologic ca automedicaţie, în speranţa de a-şi regăsi confortul ocular. Medicul oftalmolog are la îndemână posibilitatea efectuarii unor teste ce pot stabili cu exactitate prezenţa unor eventuale perturbări ale cantităţii sau calităţii filmului lacrimal, poate stabili care dintre cele trei straturi din compoziţia peliculei lacrimale este în suferinţă şi, ca atare, poate decide ce conduită terapeutică este adecvată. Este o mare greşeală decizia de a urma un tratament care, să spunem, vecinei sau colegului de serviciu i-a făcut bine.

Există, astăzi, o tendinţă "la modă": administrarea de coliruri vasoconstrictoare topice, recomandate "călduros" de spoturile publicitare sau reclamele din reviste. De obicei, mesajul sună aşa: ***"Aceste preparate redau frumuseţea ochilor dumneavoastră. Se eliberează fără reţetă".*** Adevărul este că efectul de "albire" pe care îl generează aceste preparate cosmetice este de scurtă durată (unu la două ore), după care apare hiperemia (roşeaţa) conjunctivală, dar de o intensitate progresiv crescută, cu fiecare nouă administrare succesivă a preparatului. Deloc lipsită de importanţă este şi alterarea calităţii filmului lacri-

mal prin administrarea de vasoconstrictoare topice. Destabilizarea peliculei lacrimale, prin lipsa protecţiei pe care o exercită în mod normal faţă de cornee, oferă vulnerabilitate acestei structuri, putând genera apariţia de veritabile leziuni corneene.

La ora actuală asistăm la o tendinţă de creştere a acestei maladii; poate datorită efectelor adverse ale medicamentelor excesiv utilizate, poate este vorba de tributul cel plătim pentru tehnologizarea continuă (calculatoare, televizoare, instalaţii de climatizare) sau poate este urmarea utilizării tot mai frecvente a chirurgiei refractive.

În general, sindromul de "ochi uscat" a fost asociat, cu precădere, persoanelor feminine de peste 40 de ani, nefiind exclusă depistarea sa chiar şi sub acest prag. Nu trebuie însă înţeles cumva că bărbaţii ar fi favorizaţi de soartă şi nu pot suferi de această afecţiune. Statisticile arată că în populaţia de peste 65 de ani (bărbaţi şi femei), **75 la sută** suferă de "ochi uscat".

Este cunoscut faptul că indivizii sănătoşi produc androgeni anti-inflamatori şi, atât timp cât aceşti hormoni sunt menţinuţi la un nivel seric corespunzător, glandele lacrimale şi suprafaţa oculară rămân într-o stare de normalitate. Când nivelurile de androgen seric scad, de exemplu o dată cu înaintarea în vârstă, sau în timpul unor anumite boli, un stimul precipitant, de tipul unei anumite infecţii sau al unui mediu uscat, poate permite apariţia unui răspuns inflamator imun la nivelul suprafeţei oculare sau al glandelor lacrimale.

Tratamentul sindromului de "ochi uscat" urmăreşte ameliorarea simptomatologiei, creşterea stabilităţii filmului lacrimal şi vindecarea leziunilor corneo-conjunctivale (în cazurile moderate sau severe de "ochi uscat"). Cea mai frecventă terapie o constituie administrarea de substituenţi de lacrimi, cunoscuţi în comerţ ca lacrimi artificiale, şi administrarea de lubrifiante şi/sau agenţi mucolitici.

Doar simptomatică, înlocuirea lacrimilor nu corectează cauza afecţiunii; această terapie este extrem de eficientă pentru pacienţii cu forme uşoare, până la moderate, de "ochi uscat". Sunt situaţii în care doar simpla eliminare a administrării unui anume preparat topic redă total confortul ocular, după cum există împrejurări în care senzaţia de bine este redată doar de un tratament ce combină principiile terapeutice expuse mai sus. Restabilirea structurii şi funcţiilor filmului lacrimal necesită administrarea unor substituenţi de lacrimi care să se apropie cât mai mult posibil de compoziţia filmului lacrimal natural. Arsenalul terapeutic pe care ni-l oferă orice farmacie este suficient de bogat: lacrimi artificiale cu sau fără conservant, sub formă de colir sau gel, ambalate în unidoze sau flacoane. Administrarea este facilă – în sacul conjunctival se instilează preparatul de 2-6 ori pe zi, în funcţie de severitatea afecţiunii şi tipul de preparat ales.

Fără a favoriza o firmă producătoare sau alta, recomand pacienţilor să utilizeze preparate fără conservanţi, deoarece conservanţii de tipul clorurii de benzalconiu sau cetrimidei pot fi toxici pentru cornee. Subiecţii cu sindrom de "ochi uscat", cu secreţie lacrimală redusă, sunt mai sensibili la efectele toxice ale medicaţiei topice, din cauza clearance-ului lacrimal redus. Scopul utilizării lacrimilor artificiale este de a creşte umiditatea şi de a îmbunătăţi lubrifierea la nivelul suprafeţei corneene, cu implicite avantaje.

Nu trebuiesc ignorate: ◆ eliminarea factorilor exogeni (medicaţia cu efect de hiposecreţie); ◆ modificări ambientale, care să urmărească o umidifiere corespunzătoare a încăperii locuite, evitarea atmosferelor poluate, a utilizării excesive a aerului condiţionat sau aerotermelor; ◆ evitarea lucrului îndelungat în faţa calculatorului, televizorului; o alimentaţie echilibrată şi bogată în acizi graşi omega 3 (uleiuri de germeni, untură de peşte); ◆ o hidratare adecvată, motiv pentru care, în aviaţie este obligatoriu aportul hidric periodic al personalului aeronavigant în timpul misiunilor de zbor.

Încurajatoare pentru tratamentul formelor medii şi severe de "ochi uscat" sunt rezultatele obţinute după administrarea topică de ciclosporină A (Cs A) – Restasis, preparat care a primit aprobarea de comercializare în decembrie 2002 din partea US Food and Drug Administration (FDA), dar care nu are încă licenţa de utilizare în Europa. Eficienţa clinică a acestor strategii aflate în evoluţie pentru tratamentul pacienţilor cu "ochi uscat" promite mult, dar încă îşi aşteaptă confirmarea.

În loc de încheiere, trebuie să subliniez că există multe alte afecţiuni ale polului anterior ocular, care au o simptomatologie similară cu cea a sindromului de "ochi uscat". Este o greşeală imensă apelarea la automedicaţie. O simplă consultaţie oftalmologică poate lămuri lucrurile! Acordaţi oftalmologului privilegiul de a vă reda confortul şi frumuseţea ochilor dumneavoastră!

Dr. AURORA NICODIN
medic primar oftalmolog

BIBLIOTECA MILITARĂ NAȚIONALĂ

145 de ani de prestigioasă existență

La 25 mai 2005, Biblioteca Militară Națională a împlinit 145 de ani de glorioasă și prestigioasă existență. Momentul aniversar a fost sărbătorit la Sala de marmură a Cercului Militar Național și a fost onorat de prezența ministrului apărării naționale, Teodor Atanasiu, a șefului Statului Major General, generalul dr. Eugen Bădălan, a generalului (r) Constantin Degeratu, consilier prezidențial, a numeroase personalități politice, militare, culturale și științifice. Cu acest prilej, s-a dat citire Mesajului Președintelui României și s-au rostit alocuțiuni de salut din partea Ministerului Apărării Naționale, a altor ministere și instituții centrale și de profil din întreaga țară.

Înființată, din Poruncă Domnească, prin Ordinul ministrului de război nr. 93 din 25 mai 1860, Biblioteca oștirii a devenit una dintre primele instituții create la puțin timp după săvârșirea Unirii Principatelor Române, la 24 ianuarie 1859, înainte ca Academia Română să pună bazele celei mai importante biblioteci de patrimoniu naționale și cu mult înaintea bibliotecilor universitare sau a altor tipuri de biblioteci cu destinație publică.

De la începuturile ei, Biblioteca militară și-a demonstrat virtuțile educativ-formative, rolul important în pregătirea tinerilor pentru apărarea țării, în cultivarea sentimentelor iubirii de patrie, a respectului față de eroii și tradițiile neamului, în valorificarea patrimoniului cultural și spiritual al oștirii. De-a lungul anilor, această importantă instituție a armatei a participat la înfăptuirea procesului de cunoaștere, profundă și nuanțată, a poziției și importanței sistemului militar românesc, a misiunilor legitime, democratice și constituționale ale forțelor armate. În același timp, Biblioteca Militară Națională a avut și are partea sa însemnată de contribuție la creșterea nivelului de cultură din armată, la îmbunătățirea climatului de camaraderie, de ordine și disciplină, la statornicirea unor relații interumane bazate pe respect, încredere, onoare și morală. Și, nu în ultimul rând, în contextul mai larg al integrării României în structurile de securitate euro-atlantice, al reorganizării și modernizării armatei, al participării acesteia la misiuni internaționale de menținere a păcii, Biblioteca Militară

Ordinul "Meritul Cultural", în grad de "Comandor"

Națională ocupă un loc important printre instituțiile care gestionează, inteligent și benefic, imaginea oștirii române pe plan intern și internațional.

Biblioteca a renăscut de fiecare dată, după vicisitudinile istoriei care i-au afectat patrimoniul ori i-au dezechilibrat structura fondurilor de publicații. În prezent, Biblioteca Militară Națională dispune de mai bine de 96.000 de titluri în circa 220.000 de volume și de peste 100 de colecții de periodice. Numai în anul 2004, circa 50.000 de cititori au solicitat 275.000 de cărți și publicații. Numărul cititorilor permanenți depășește 42.000, cu o medie de 165 de cititori pe zi. Sunt cititori din structurile Ministerului Apărării Naționale, membri ai familiilor de militari, veterani de război, precum și cititori din viața civilă, în special cercetători, doctoranzi, studenți. Prin Legea Depozitului Legal, Biblioteca este abilitată să depoziteze toate lucrările cu caracter militar. La ora actuală, are circa 4.700 de asemenea titluri în limbile română, franceză, engleză, germană, rusă, italiană.

Instituția se află în plin proces de informatizare, în conformitate cu reglementările militare și cu standardele de bibliologie și de știința informării, activitate ce vizează înnoirea instrumentarului de lucru cu utilizatorii, creșterea calității relației bibliotecă – armată – cititori. Din luna mai 2004, Biblioteca Militară Națională face parte din structura Direcției Administrative și Servicii.

În iulie 2004, Bibliotecii Militare Naționale i-a fost conferit, prin Decret al Președintelui României, Ordinul "Meritul Cultural" în grad de "Comandor" **pentru prodigioasa activitate de păstrare și valorificare a tradițiilor militare românești din cultura scrisă, pentru contribuția avută la crearea unei bune imagini publice a Armatei României atât pe plan intern, cât și internațional.**

La mulți ani!

Colonel (r) NICOLAE RADU

REPERE ISTORICE ÎN EVOLUŢIA SISTEMULUI DE SUPRAVEGHERE AERIANĂ A ŢĂRII

A scrie în câteva rânduri despre **evoluţia sistemului de supraveghere aeriană din România** nu este deloc uşor. Pentru că acest demers trebuie să acopere **istoria RADIOLOCAŢIEI**, cea care a preluat, prin destinaţie şi atribuţii, atât misiunile, cât şi tradiţiile făurite în timp de către serviciile de observare aeriană(1916–1918), de pândă şi alarmă aeriană sau pândă radio (1940–1950), de observare, informare, legături aero (1950–1955) şi de cercetare radiotehnică sau prin şi de radiolocaţie (din 1955 încoace), precum şi cele din perioada în care aceste structuri au făcut parte din forţa mobilizabilă a armatei (1918–1940). Mai mult, pentru că într-un astfel de demers nu-i putem uita pe cei care şi-au dedicat cei mai frumoşi ani ai vieţii veghei neobosite şi neîntrerupte a spaţiului aerian al **ROMÂNIEI**, pe cei care, de cele mai multe ori, au fost alături de bucuriile sau tristeţile familiilor lor de la posturile de luptă, pe cei care, uneori, şi-au jertfit viaţa din cauza condiţiilor vitrege în care au fost nevoiţi să lucreze.

Tuturor acestora le dedicăm rândurile ce urmează.

SUPRAVEGHEREA AERIANĂ a început să se contureze ca activitate distinctă în preajma şi la începutul primului război mondial.

Comandamentul Cetăţii Bucureşti a organizat, încă din anul **1913**, cercetarea spaţiului aerian împotriva loviturilor din aer a obiectivelor militare şi civile, precum şi a populaţiei, cu ajutorul ***observatorilor aerieni***.

Spre sfârşitul anului **1914,** Statul Major General al Armatei Române a decis reglementarea activităţilor legate de descoperirea şi identificarea aeroplanelor şi dirijabilelor intrate „fără ştire" în spaţiul aerian românesc şi constituirea unor structuri de **pândă operativă,** care să asigure îndeplinirea acestor misiuni.

Prima structură din armata română destinată supravegherii spaţiului aerian şi informării autorităţilor asupra pericolului de a fi atacaţi din acest mediu a fost înfiinţată la **15 AUGUST 1916,** în cadrul **Serviciului de Apărare Contra Aeronavelor**. **CORPUL OBSERVATORILOR AERIENI** a devenit, astfel, o realitate în structura activă a Armatei Române.

Baza legală istorică o constituie ***Înaltul Decret nr. 2784, din 14.08.1916,*** cu aplicare din **15.08.1916**.

Instalaţia de pândă Würtzburg

Astfel, la intrarea României în primul război mondial, supravegherea aeriană a avut în organică un număr de 20 de posturi de observare în sistemul de apărare antiaeriană a Capitalei şi 6 independente.

Primul mesaj despre situaţia aeriană din prima noapte de război, transmis telefonic, avea următorul conţinut: ***"AICI P.O.–GIURGIU – 16.08.1916, 00.15. O AERONAVĂ VRĂJMAŞĂ A TRECUT DUNĂREA LA NOI DINSPRE BULGARIA ŞI SE ÎNDREAPTĂ SPRE NORD".***

În zilele şi nopţile ce au urmat, supravegherea aeriană şi-a dovedit utilitatea, constituind unul din principalele argumente ale victoriilor obţinute de aviaţia şi artileria antiaeriană în lupta cu inamicul aerian.

O dată cu încheierea armistiţiului din **26.11/09.12.1917**, structurile ce au aparţinut supravegherii aeriene au fost trecute din cadrul activ al armatei în cel de rezervă, fiind înscrise în planul de mobilizare. Singurele nuclee active au rămas în compunerea bateriilor/divizioanelor de artilerie antiaeriană, primind denumirea de ***posturi de pândă aeriană*** şi fiind încadrate cu militari a căror specialitate era cea de ***pândar aerian***.

ÎN URMA CONCLUZIILOR desprinse din desfăşurarea acţiunilor militare din anii 1916–1919, teritoriul naţional a fost împărţit în **trei zone de apărare antiaeriană,** cărora le corespundea câte o **regiune aeriană: Regiunea 1 Aeriană** (Transilvania), **Regiunea a 2-a Aeriană** (Moldova şi două judeţe din Muntenia – Buzău şi Brăila) şi **Regiunea a 3-a Aeriană** (Muntenia şi Dobrogea)**.**

În perioada interbelică nu putem vorbi de realizări deosebite în stăpânirea situaţiei din spaţiul aerian, ci doar de abordări teoretice în măsură să convingă factorii de decizie ai vremii asupra necesităţii acestui aspect.

Un pas important pe linia organizării **pândei aeriene a fost făcut ca urmare a înfiinţării, prin Înaltul Decret Regal nr. 1560, din 7 mai 1931, a Comandamentului Apărării Aeriene a Teritoriului.**

Trebuie subliniat faptul că, până în ajunul declanşării celui de al doilea război mondial **(1939)**, pânda aeriană a rămas, în principal, „sarcină de mobilizare".

Totuşi, ca urmare a faptului că informaţia aeriană devenise indispensabilă în asigurarea pazei şi apărării spaţiului aerian, la nivelul structurilor de artilerie antiaeriană a fost înfiinţat un număr variabil de posturi de pândă aeriană, care abia dacă acopereau nevoile acestora, nicidecum pe cele ale teritoriului naţional.

Crearea unui sistem de supraveghere şi înştiinţare despre apariţia inamicului aerian, capabil să alarmeze mijloacele de apărare antiaeriană şi populaţia, a determinat, abia în pragul celui de al doilea război mondial, elaborarea şi promulgarea ***Legii nr.938 pentru apărarea antiaeriană activă şi pasivă a teritoriului, din 03.03.1939***, în baza căreia **Comandamentul Apărării Aeriene a Teritoriului** a elaborat ***Instrucţiunile pentru funcţionarea Serviciului General de Pândă şi Alarmă a Teritoriului, în timp de pace şi război***.

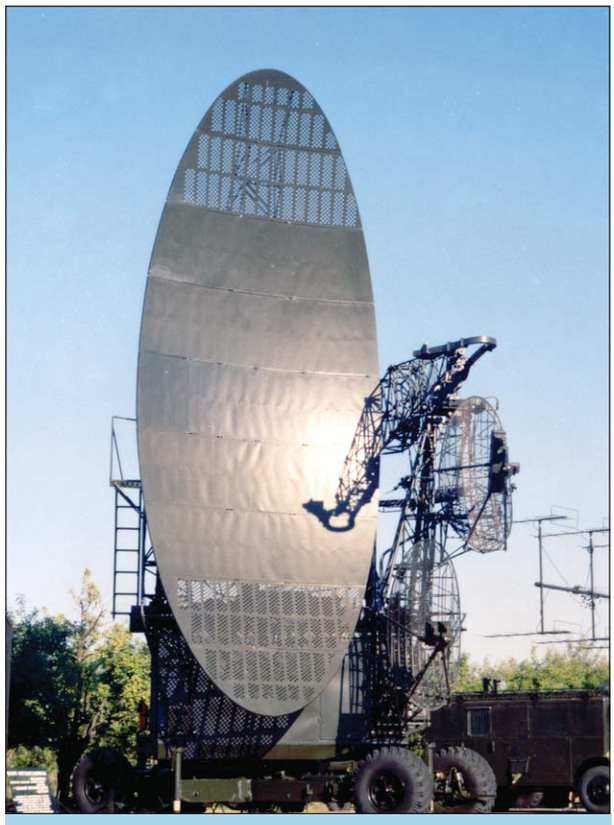
Acesta a fost constituit ca organ specializat pentru supravegherea spaţiului aerian (eventual şi terestru) de pe teritoriul României şi în afara acestuia, în limita posibilităţilor de observare umană şi a aparaturii optice din dotare, culegerea tuturor informaţiilor asupra activităţii aeriene (eventual terestre) a inamicului şi transmiterea informaţiilor culese la toate organele însărcinate să le interpreteze şi să le exploateze.

Dispozitivul posturilor de pândă şi alarmă a fost consolidat începând din **vara anului 1939**, atât în cadrul ***pândei teritoriale,*** cât şi în cel al ***pândei operative.***

ROMÂNIA A PARTICIPAT la cel de-al doilea război mondial, începând de la 22 iunie 1941, în Campania din Est, alături de armata germană, şi de la 23 august 1944, în Campania din Vest, alături de armatele coaliţiei antihitleriste, animată, în ambele cazuri, de dorinţa eliberării teritoriilor răpite în anul 1940.

Pe tot timpul desfăşurării acţiunilor de luptă, cadrele şi ostaşii din ***pânda aeriană*** s-au remarcat prin curaj şi dârzenie. Aceştia s-au confruntat, începând cu luna **mai 1942**, cu incursiuni ale aviaţiei sovietice, care a lovit mai multe localităţi şi dispozitive de luptă.

În **prima parte a celui de-al doilea război mondial** (până la 23 august 1944), pe teritoriul României, simultan cu ***pânda aeriană şi alarma***



Mereu la... înălțime, PRV-ul

prin văz și auz au acționat, cu acordul organelor de conducere ale statului, ***pânda aeriană și alarma radio,*** precum și ***pânda aeriană prin detecție electromagnetică (radiolocație),*** din organica Misiunii Militare Aero Germane din România.

Începând cu **18 iunie 1943**, pe litoral s-au instalat unități germane din cadrul **Serviciului de pândă electromagnetică,** înzestrate cu 4 instalații **FREYA** și 6 instalații **WÜRTZBURG**.

Până la **1 aprilie 1944**, pe teritoriul României au fost instalate 12 instalații **FREYA** și 43 instalații **WÜRTZBURG-39 T, C** și **D**, din această ultimă categorie 20 intrând în înzestrarea armatei române, începând cu **15 septembrie 1943**.

După 23 august 1944, mai precis începând cu **1 septembrie 1944**, efortul Serviciului General de Informații (fost, până în iunie 1944, Serviciul General de Pândă Aeriană) a fost direcționat spre zonele de operații din nord-vestul României.

Este de necontestat contribuția pândarilor aerieni la îndeplinirea misiunilor de luptă în cele două campanii (din Est și din Vest), aceștia supraveghind, cercetând și informând oportun, cu posibilitățile și mijloacele pe care le-au avut la dispoziție, aviația, artileria antiaeriană, apărarea pasivă, unitățile și marile unități de pe front și din țară despre evoluția inamicului aerian și terestru.

ÎNCHEIEREA celui de-al doilea război mondial a adus o perioadă de tranziție pentru România și armata sa, în care instabilitatea și confuzia anumitor stări de lucruri au constituit caracteristicile dominante.

Mare parte a posturilor de pândă erau dezorganizate sau chiar desființate.

Abia din anul **1948**, când, la **15 septembrie**, s-au înființat **Secția Pândă Aeriană** și **Regimentul Pândă Aeriană**, dislocate în București, iar la **15 noiembrie** s-a înființat, în cadrul celui din urmă, **Compania școală regimentală,** putem aprecia o revigorare a sistemului de supraveghere a spațiului aerian.

Tot la București a fost înființat **Comandamentul Apărării Teritoriului (la 7 septembrie 1948),** devenit ulterior **Direcția Generală a Apărării Anti aeriene a Teritoriului,** în cadrul Secretariatului General pentru Trupe din Ministerul Afacerilor Interne.

La **15 aprilie 1949**, în subordinea directă a Ministerului Apărării Naționale a fost înființat **Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (C.A.A.T.)**, care a luat în subordine directă **Serviciul de Informare și Pândă Aeriană** (din 28 aprilie 1949), **Regimentul Pândă Aeriană** (din 1 mai 1949) și **Compania Radiolocație** dislocată la București-Băneasa (din 26 iulie 1949).

Pentru a răspunde nevoilor de apărare aeriană, Regimentul Pândă Aeriană a fost supus unor procese organizatorice și funcționale, transformându-se, din **5 iunie 1949**, în **Regimentul Pândă Radio.**

În perioada imediat următoare (**iunie-octombrie 1949**) s-au desfășurat aplicații cu trupe ale C.A.A.T., cu participarea cadrelor și militarilor în termen din **Serviciul de Pândă Aeriană**.

La **sfârșitul anului 1949,** dispozitivul de luptă al **Regimentului Pândă Radio** cuprindea **Batalioanele 1, 2** și **3 Radio**, cu responsabilități de la Jiu până la Zerind (30 km nord Arad) – B.1, de la Brăila la Giurgiu – B.2 și de la Arsache (15 km sud-vest Giurgiu) la Alba Iulia – B.3.

Ținându-se seama de nevoile de cercetare, observare și supraveghere a spațiului aerian, au fost înființate (la **17 martie 1950**) **Batalioanele 1** și **2 Pândă Teritorială** – cu posturile de comandă dislocate la București, în cazarma Cotroceni (B.1), și, respectiv, la București, în cazarma IASMIN, ulterior la Cluj (B.2) și la, **1 noiembrie 1950**, **Batalionul 3 Pândă Teritorială** – cu postul de comandă dislocat la Alba Iulia.

La sfârșitul anului **1950,** Serviciul de Pândă Aeriană s-a transformat în **Serviciul de Observare, Informare, Legături Aeriene,** modificându-se și denumirile vechilor structuri din „Pândă și Alarmă" în **„O.I.L.A.".**

Prin ***Directiva Ministerului Forțelor Armate nr. 319530, din 27 noiembrie 1951,*** și ***Instrucțiunile nr. 319531, din 27 noiembrie 1951, ale Marelui Stat Major***, a fost adoptată noua denumire a unităților O.I.L.A.

În perioada **aprilie–mai 1952**, au fost înființate, organizate, dotate și au intrat în dispozitiv de luptă trei **companii radiotehnice** – în localitățile Ciacova (Timișoara), Vânju Mare (Turnu Severin) și Palas (Constanța) – dotate, fiecare, cu câte o stație de radiolocație tridimensională de tip **P-20** și **P-3A** și trei **posturi radiotehnice** amplasate în Chișineu-Criș, Hunedoara și Pitești-Vest, dotate cu câte o stație de radiolocație de tip **P-3A**. Subunitățile radiotehnice înființate au intrat în organica **batalioanelor radio O.I.L.A.**

În baza ***Ordinului Marelui Stat Major nr. 158868, din 15 mai 1952***, batalioanele independente radio O.I.L.A. s-au transformat în ***regimente radio O.I.L.A***.

La companiile radiotehnice care aveau în înzestrare stații de radiolocație tip **P-20,** ce permiteau dirijarea nemijlocită de la ecran a aviației de vânătoare, s-au înființat **puncte de dirijare.**

Coexistența celor două sisteme de observare și cercetare a spațiului aerian **prin văz și auz** și **prin radiolocație** a necesitat eforturi susținute pe plan uman, material și organizatoric. Astfel, în perioada **august 1953 – iunie 1954**, în baza ***Ordinului Marelui Stat Major nr. C.L. 7350, din 22 iulie 1953,*** cele trei regimente independente radio O.I.L.A. s-au transformat în ***batalioane independente radio,*** subordonate direct C.A.A.T. – Serviciul O.I.L.A.

De menționat că, în afara sistemului radiotehnic propriu, pe teritoriul României se mai aflau subunități radiotehnice ce aparțineau trupelor sovietice.

În sprijinul eficientizării cercetării prin radiolocație a spațiului aerian, începând cu **anul 1954,** s-a instalat la stațiile de radiolocație aparatură terestră de recunoaștere a avioanelor de vânătoare proprii de tip **N.R.Z.-1**, iar pe avioane aparatura de răspuns corespunzătoare, fapt ce a dat siguranță traficului și claritate situației aeriene.

Anul 1955 a constituit anul de referință în trecerea de la supravegherea aeriană prin

Cu "ochiul" ațintit spre cer, GAP-FILLER

Radarul digital FPS-117

văz şi auz la radiolocaţie. Astfel, ca urmare a mutaţiilor produse în plan organizatoric şi a dotării cu tehnică de radiolocaţie, în vara anului **1955,** sistemul O.I.L.A. a fost abandonat, desfiinţându-se cele 21 companii cu un total de 492 posturi de observare vizuală, şi **înfiinţându-se TRUPELE RADIOTEHNICE** în baza ***Ordinului ministrului Forţelor Armate nr. C.L. 0074, din 25 iulie 1955***.

Conturarea şi consolidarea caracteristicilor organizatorice şi funcţionale ale acestei arme şi ale noului sistem de supraveghere aeriană au durat ceva mai mult de 10 ani, mai precis până în anul **1968.**

LA ÎNCEPUTUL acestei etape deosebit de dinamice (**1955–1956**), caracterizată prin mutaţii importante în plan organizatoric şi logistic la nivelul Trupelor Radiotehnice, s-a trecut la **reorganizarea treptată a unităţilor şi subunităţilor,** pentru a răspunde cerinţelor impuse de **trecerea de la structurile O.I.L.A. la cele RADIOTEHNICE.** Pe teritoriul naţional a fost dispus un număr sporit de unităţi (**noduri** şi **posturi radiotehnice**).

La **25.07.1955,** subunităţile radiotehnice existente aveau în dotare staţii de radiolocaţie tip **P-3**, **P-3A**, **P-8** sau **P-20** .

În perioada **1956-1960,** au fost prevăzute a fi asigurate cu staţii de radiolocaţie noi (**P-10**, **P-15**, **P-30**) majoritatea subunităţilor.

După retragerea trupelor sovietice de pe teritoriul României (**15.06–15.08.1958**), trupe care au avut în compunere şi o importantă componentă radiotehnică, misiunea de a supraveghea spaţiul aerian românesc a revenit, în exclusivitate, **Trupelor Radiotehnice Române**.

În perioada **1960-1968,** au intrat în înzestrare noi staţii de radiolocaţie, de provenienţă sovietică: telemetrele **P-30**, **P-15**, **P-35**, **P-14F**, **P-12,** respectiv altimetrele **PRV-9** şi **PRV-10.**

La **01.08.1965,** a fost înfiinţată, în structura Diviziei 16 Apărare Antiaeriană a Teritoriului, **Brigada 46 Radiotehnică,** cu comandamentul la Ploieşti, care a preluat în subordine nemijlocită **nodurile** şi **posturile radiotehnice** din jumătatea de est a ţării, iar la **01.10.1966,** a fost înfiinţată, în structura Diviziei 34 Apărare Antiaeriană a Teritoriului, **Brigada 41 Radiotehnică,** cu comandamentul la Timişoara, care a preluat în subordine nemijlocită **nodurile** şi **posturile radiotehnice** din jumătatea de vest a ţării.

Ulterior, nodurile şi posturile radiotehnice au fost transformate în **batalioane** şi **companii radiotehnice,** îmbunătăţindu-se atât structura, cât şi înzestrarea acestora**.**

DUPĂ ANUL 1968**, în** urma reconsiderării concepţiilor doctrinare privind apărarea antiaeriană a ţării, s-a trecut la îmbunătăţirea şi perfecţionarea sistemului radiotehnic, continuându-se măsurile luate în perioada anterioară, ce a inclus înfiinţări, reorganizări şi chiar redislocări de structuri radiotehnice.

În această perioadă au fost introduse în înzestrare telemetrele **P-18, P-37, O-14, 5N-87, P-19** şi altimetrele **PRV-11, PRV-13, PRV-17** (de provenienţă sovietică), respectiv **ST-68, NUR-32, NUR-32M, NUR-41** (de provenienţă poloneză)**.**

De asemenea, începând cu anul **1973,** au fost importate elemente ale sistemului automatizat **VOZDUH-1PN** (URSS), destinate Brigăzii 46 Radiotehnice PLOIEŞTI, şi complete de automatizare **VP-01, -02, -04, -08, VS-11,** destinate structurilor din Divizia 16 Apărare Antiaeriană a Teritoriului – Ploieşti.

De remarcat că, în anul **1986,** a intrat în înzestrare radarul **START-1,** realizat de un colectiv de ofiţeri ingineri români.

Tot pe linia preocupărilor în acest domeniu s-au înscris realizarea unor complete automatizate pentru culegerea şi prelucrarea datelor rezultate din supravegherea spaţiului aerian (**C-751, C-752**) şi pentru dirijarea aviaţiei (**C-801, C-802**), realizarea unui **amplificator de frecvenţă intermediară logaritmic,** instalat la staţiile P-35, a instalaţiilor **IPIBAR** şi **INSŢM** şi multe altele.

Sfârşitul acestei perioade a coincis cu momentul **DECEMBRIE 1989**, când sistemul radiotehnic s-a confruntat, în premieră, cu un „inamic aerian" deosebit de cel pentru care era pregătit.

Personalul din Trupele Radiotehnice şi-a îndeplinit misiunile pe fondul unui puternic bruiaj de imitaţie, al unei ample şi diversificate acţiuni subversiv-teroriste, de dezinformare şi de război informaţional, electronic şi psihologic.

ÎNCEPÂND CU ANUL 1990, trupele radiotehnice (radiolocaţia), ca de altfel întreaga armată şi societate românească, au parcurs şi parcurg o perioadă marcată printr-un amplu proces de restructurare, reorganizare şi modernizare, inclusiv a componentei de supraveghere a spaţiului aerian, ce a cunoscut dese modificări şi înnoiri în domeniul organizării structurale şi al înzestrării.

Începând cu anul **1995,** au fost înfiinţate **10 centre de radiolocaţie,** având în subordine un număr variabil de **batalioane** şi **companii de radiolocaţie**.

În anul **1998,** cele două brigăzi – 41 şi 46 Radiolocaţie – au fost desfiinţate. Ulterior, şi centrele de radiolocaţie au avut aceeaşi soartă (ultimul, Centrul 6 de Radiolocaţie Dej, la începutul anului **2004**).

Tot din anul **1998,** RADIOLOCAŢIA, ca armă, dispare structural, devenind un subsistem în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Structurile de radiolocaţie rămase – **batalioane** şi **companii** – au fost subordonate bazelor aeriene şi, ulterior, Comandamentului Operaţional Aerian Principal (COAP).

Tot în această perioadă preocupările privind eficientizarea ***supravegherii spaţiului aerian*** s-au concretizat în achiziţionarea a cinci radare 3 D digitale de tip **FPS-117,** care au intrat în înzestrarea unor unităţi de radiolocaţie, derularea programului ***ASOC*** şi, în prezent, a programului de înzestrare cu radare 3 D de cercetare aeriană la înălţimi medii şi joase, de tip **GAP-FILLER** (parte din componentele acestui tip de radar fiind realizate în România).

ÎN ACEASTĂ PERIOADĂ, la **50 de ani** de când s-a trecut de la supravegherea aeriană prin văz şi auz la radiolocaţie, **radiolocatoriştii** contribuie, de la posturile lor, la susţinerea efortului general al Armatei României pentru integrarea şi afirmarea în cadrul Alianţei Nord-Atlantice, în care se înscrie şi îndeplinirea obligaţiilor asumate privind contribuţia la **Sistemul Extins de Apărare Aeriană al NATO (*NATINEADS*),** care implică şi **supravegherea aeriană** a spaţiului aerian naţional şi de interes.

Digitizarea supravegherii aeriene prin introducerea în operare a noilor tipuri de radare, modernizarea celor analogice şi realizarea unui sistem performant de transmitere şi prelucrare a datelor, conectarea la *NATINEADS* şi schimbul permanent de date vor permite, în cel mai scurt timp, completarea situaţiei aeriene recunoscute inclusiv cu informaţii furnizate de sistemele de cercetare aeropurtate ale NATO.

Această etapă de „redefinire" a sistemului de supraveghere aeriană cuprinde, la fel ca şi cele anterioare, redimensionări la nivelul structurilor şi al personalului, poate dureroase pentru **radiolocatorişti,** dar necesare **radiolocaţiei**.

"Pândă" modernă, cu aparatură performantă

Locotenent-colonel
FLORIN BAROGA

REMEMBER – LUNA IUNIE

09.06.1818 – Din inițiativa domnitorului Ioan Caragea și a fiicei sale, Ralu, pe Dealul Spirii, în București, a fost înălțat, pentru prima dată în țara noastră, un balon umplut cu aer cald. Balonul, care era făcut din pânză de Brașov, avea un diametru de 8 metri și s-a ridicat atât de sus că de-abia se mai vedea.

07.06.1886 – S-a născut, la București, Henri Coandă, fiu al generalului Constantin Coandă și strănepot de văr al lui Tudor Vladimirescu. Academician, savant de talie mondială, autorul a 260 de invenții și a numeroase aplicații tehnice, în mai toate domeniile, Henri Coandă a fost un strălucit pionier al aviației române și mondiale, inventator și constructor al primului avion cu reacție din lume, al multor altor aparate de zbor care i-au purtat numele, asociat cu cel al firmei Bristol.

25.06.1894 – A văzut lumina zilei, la Sibiu, Hermann Oberth, autorul primului studiu din lume care calcula în toate detaliile o rachetă cu două trepte ("Racheta spre spațiile interplanetare"), al lucrării "Căile navigației spațiale", supranumită "Biblia astronauticii", premiată de Societatea de Astronautică Franceză, precum și al cărților "Oameni în cosmos" (1945) și "Automobilul lunar" (1949), cu zeci de ani înainte ca aceste visuri ale umanității să devină realitate, fapt pentru care avea să fie considerat unul din cei trei mari pionieri ai zborului spațial. A fost membru al NASA.

22.06.1902 – S-a născut, în comuna Brastavățu, lângă Corabia, Octav Oculeanu. După ce a absolvit Școala de Pilotaj fără Vizibilitate, din Franța, a devenit pilot recepționer la Arsenalul Aeronautic Cotroceni. A participat la numeroase concursuri și mitinguri aviatice. A murit în timpul unui zbor de recepție a unui avion SET, pe aeroportul Băneasa.

24.06.1906 – Inginerul Traian Vuia a efectuat un nou zbor la Issy-les-Moulineaux, lângă Paris, cu avionul său, primul aparat mai greu decât aerul care s-a ridicat de la pământ cu mijloace proprii la bord, în luna martie a aceluiași an.

06.1908 – Aurel Vlaicu a construit, la Binținți, comuna sa natală, un planor cu care a zburat la o înălțime de 15 metri, împreună cu sora lui, Valeria, în vârstă de numai 5 ani, o premieră mondială neomologată însă.

11.06.1910 – S-a inaugurat, printr-un zbor efectuat de pilotul francez Guillemin, primul aerodrom din România, amenajat de avocatul Mihail Cerchez la Chitila, unde a început să funcționeze și Școala de pilotaj. În aceeași zi a avut loc și prima lansare din țara noastră cu parașuta dintr-un balon, de la o înălțime de 500 metri.

17.06.1910 – Marele inventator Aurel Vlaicu a efectuat, pe terenul de la Cotroceni, primul zbor cu avionul proiectat și construit de el, ridicându-se la patru metri înălțime, pe o distanță de 50 de metri. În amintirea acelui moment de pionierat pentru aeronautica națională, ziua de 17 iunie a fost declarată Ziua Aviației Române.

01.06.1911 – Prințul George Valentin Bibescu a devenit primul instructor de zbor român.

20.06.1912 – S-a prăbușit în zbor, pe aerodromul Cotroceni, locotenentul Gheorghe Caranda, prima jertfă a aviației române.

23.06.1912 – La concursul internațional de aviație de la Aspern, Austria, Aurel Vlaicu, în întrecere cu 40 de piloți, între care și celebrul Roland Garros, a câștigat cinci premii, plasând România pe locul 3 pe națiuni.

24.06.1913 – La două zile de la începerea celui de-al doilea război balcanic, s-a executat prima misiune de război a unui echipaj de aviație român, format din căpitanii Constantin Fotescu, pilot, și Ion Arion, observator, decorați cu "Virtutea Militară" de război clasa I.

13.06.1916 – Generalul de divizie Mihail Boteanu, comandantul Cetății București, a propus Marelui Stat Major modul de repartizare a tunurilor ce urmau să intre în dotare pentru apărarea antiaeriană a Capitalei, a principalelor obiective din țară, precum și în sprijinul forțelor din zonele de operații.

12.06.1917 – Mircea Zorileanu, posesor al brevetului nr. 2 de pilot militar din țară, a realizat prima misiune în zbor de noapte, traversând Carpații pentru a bombarda fabrica de armament din Covasna și triajul gării Brașov, ocupate de trupele austro-germane.

În aceeași zi, comandantul Corpului 30 Armată rus a citat prin Ordin de zi piloții escadrilei Farman-4, al cărei comandant era căpitanul Haralambie Giossanu, pentru spiritul lor de sacrificiu.

15.06.1917 – Locotenentul Vasile Craiu, cu un avion de vânătoare Nieuport, a efectuat primul zbor de protecție a altui avion, un Farman pilotat de Nae Iliescu "Mitralieră", care făcea reglajul artileriei. Atacat de trei avioane Fokker, Craiu, deși lovit de un proiectil în umăr, a reușit să aterizeze lângă comuna Independența, Galați. A fost decorat de România, Franța și Rusia.

06.06.1919 – Locotenentul Carol Hiemeschi a fost decorat cu "Steaua României" cu spade, în grad de Cavaler și panglică de "Virtute Militară", pentru succesele repurtate în luptele aeriene cu aviația ungară.

06.1920 – S-a constituit, la Constanța, Grupul de Aviație Marină, dotat cu 12 hidroavioane Brandemburg UTZ-1.

27.06.1927 – A luat ființă, la Buzău, Școala de Perfecționare pentru finalizarea pregătirii în zbor, înainte de repartizarea la unități, a absolvenților școlilor militare de la Cotroceni și Tecuci. La Buzău se obținea brevetul de pilot de război și se făcea trecerea pe noile tipuri de avioane.

06–13.06.1931 – A avut loc, în România, Congresul Federației Aeronautice Internaționale (FAI), care l-a ales ca președinte al federației pe George Valentin Bibescu, funcție pe care renumitul pilot român o va deține până în anul 1940.

05.06.1932 – A luat ființă, prin decret-lege, Subsecretariatul de Stat al Aerului, în care intrau aviația militară, aviația civilă, aerofotogrammetria și meteorologia.

26.06.1932 – A fost publicată "Legea Aeronauticii".

05.06.1933 – La Congresul Internațional de Navigație Aeriană de la Sevilla au participat, cu studii efectuate asupra comportamentului piloților români în zbor, colonelul dr. Victor Anastasiu, primul medic român brevetat pilot de război, și căpitanii dr. Valeriu Gorcea, Marius Tănăsescu, Ilie Ciocan.

01.06.1935 – S-a înființat aeroportul Oradea, în vederea deschiderii liniei București – Timișoara – Arad – Oradea și pentru deservirea forțelor Regiunii III Aeriană Militară.

12.06.1938 – Generalul Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, a înaintat Consiliului de Miniștri un raport în care deplângea înzestrarea necorespunzătoare a aviației și propunea un Program de Dezvoltare a Aeronauticii.

REMEMBER – LUNA IUNIE

01.06.1939 – A luat ființă Administrația Stabilimentelor Aeronautice și Marinei (ASAM), în cadrul căreia intrau și Arsenalul Aeronautic, atelierele de reparații avioane Pipera, Mediaș, Tecuci, Galați și Iași.

27.06.1940 – Din cauza cedării Basarabiei, Școala de Pilotaj ARPA s-a mutat – o parte la Popești-Leordeni, o parte la Caracal.

01.06.1941 – Ca urmare a dezvoltării producției proprii de tehnică de luptă antiaeriană, la uzinele din Reșița și Brașov, dotarea artileriei antiaeriene s-a extins la 42 de baterii cu 180 de guri de foc – calibru mijlociu, 40 de baterii cu 258 guri de foc – calibru mic, 15 baterii de mitraliere antiaeriene cu 240 de piese și 5 baterii de proiectoare, cu 70 de piese.

21.06.1941 – În preziua intrării țării în război, aviația română dispunea de 50 de escadrile de luptă, în loc de 84 prevăzute în programul de dotare a aviației militare. Seara, în toate unitățile de aviație a fost citit mesajul de luptă dat de ministrul secretar de stat al aerului, generalul de escadră Gheorghe Jienescu.

În aceeași zi a primit botezul focului și Serviciul General de Pândă și Alarmă.

22.06.1941 – La ora 4.30 s-a executat prima misiune de luptă a aviației militare române în cel de-al doilea război mondial, prin atacarea aerodromului Ismail de către escadrila 51 din Grupul 5 Vânătoare, Flotila 1. Grupul 3 Vânătoare a atacat aerodromurile Bolgrad și Bulgărica.

Locotenentul Horia Agarici a doborât trei bombardiere sovietice care se îndreptau spre Constanța, iar locotenent-comandorul Cornel Bătăcui, din aviația de recunoaștere îndepărtată, a fost doborât deasupra localității Epureni, lângă Prut, fiind primul aviator român căzut în al doilea război mondial.

30.06.1941 – Adjutantul-șef Andrei Rădulescu, în celulă de zbor cu adjutantul Constantin Popescu, în timpul unei misiuni de vânătoare liberă, a doborât trei avioane sovietice, iar camaradul său două.

12.06.1942 – Primul bombardament de noapte asupra Ploieștiului, executat de americani cu o formație de 23 de avioane B-24, fără un succes deosebit.

10.06.1943 – Piloții români din Grupul 3 Vânătoare și-au încheiat misiunea în Flotila "UDET" și s-au reîntors la Corpul Aerian Român, pe aerodromul Mariupol.

18.06.1943 – Grupul 6 Bombardament, care trecuse la exploatarea avioanelor Ju-88 cu două săptămâni în urmă, a executat, fără pierderi, de pe aerodromul Zaporoje, prima misiune de luptă cu aceste tipuri de avioane.

10.06.1944 – Grupul 6 Vânătoare, condus de căpitanul Dan Vizante, a doborât 24 de avioane "Lightning" din flotila de aviație americană care încercase să atace, prin surprindere, aerodromul Popești-Leordeni, baza unității de aviație române.

13.06.1946 – A început trecerea aviației militare de la organizarea de război la cea de pace, impusă de Comisia Aliată de Control, fiind desființate comandamentele operative ale unităților de luptă, restructurate masiv instituțiile de învățământ și reduse substanțial efectivele.

15.06.1946 – A fost desființat Subsecretariatul de Stat al Aerului, locul său fiind luat de Inspectoratul General al Aeronauticii, care avea în subordine Comandamentul Aeronauticii, Centrul de Instrucție Aeronautică și Centrul de Instrucție al Artileriei Antiaeriene.

06.1947 – Divizia 1 Artilerie Antiaeriană avea câte un regiment la Ghencea, Galați, Cluj, Brașov și Ploiești.

05.06.1949 – A fost reînființat Centrul General de Informare Aeriană, pentru a coordona întregul sistem de pândă aeriană.

15.06.1949 – S-a trecut la înființarea regimentelor de aviație. Au fost desființate Flotilele 1 și 2 și s-a înființat Divizia 1 Aviație, cu trei regimente de vânătoare: Popești-Leordeni, Craiova și Târgșor. Celelalte unități de aviație s-au reorganizat în luna iulie a aceluiași an.

20.06.1951 – În tabelele cu specialități militare a fost înscrisă și cea de ofițer de radiolocație.

26.06.1951 – A început zborul pe avioane cu reacție pe aerodromul Ianca. Primii piloți români care au zburat în această zi sunt: maiorul Aurel Răican, căpitanul Dumitru Balaur, locotenenții-majori Petre Coroianu, Gheorghe Păduraru și căpitanul Ioan Tâu.

10.06.1952 – Școala de Sergenți Tehnici Aviație s-a mutat de la Sibiu la Mediaș.

17.06.1953 – La mitingul de la Băneasa s-a executat, în premieră în țara noastră, acrobație în formație de avioane cu reacție, de către locotenenții-majori Teofil Brișan, Gheorghe Năstase și Liviu Rădulescu.

10.06.1956 – A fost adus în țară elicopterul Mi-4, care a intrat în dotarea aviației militare.

06.1968 – După mitingul aviatic de la Băneasa, maiorul Alexandru Marcu, primul instructor de MiG-21, a primit diploma de Maestru Emerit al Sportului, fiind primul pilot pe un avion supersonic care a primit o astfel de distincție.

16.06.1968 – S-a desfășurat cel mai mare miting postbelic organizat de aviația militară și aviația civilă, angajându-se resurse fără precedent. Au evoluat aparate de zbor de la planor la MiG-21.

01.06.1977 – S-a înființat Regimentul 59 Elicoptere, pe aeroportul Mihail Kogălniceanu, dotat cu elicoptere IAR-316 B și IAR-330 Puma. După un an, a fost dislocat pe aerodromul Tuzla.

12.06.1981 – Piloții Regimentelor 57 și 93 Aviație de Vânătoare-Interceptare au participat, cu rezultate foarte bune, la o aplicație internațională, zburând pe avionul supersonic MiG-23.

01.06.1982 – S-a înființat Escadrila 48 Aviație Vânătoare, pe aerodromul de la Câmpia Turzii, dotată cu avioane MiG-21, primul comandant fiind maiorul Ioan Bondoc. După patru ani, escadrila avea să devină regiment.

22.06.1986 – România a mai cumpărat patru elicoptere Dauphin SA-365 C pentru Flotila prezidențială, care totaliza astfel opt asemenea aeronave.

13.06.1991 – Compania ROMAVIA a fost trecută în subordinea Departamentului Înzestrării Armatei.

17.06.1991 – La mitingul de pe aeroportul Băneasa, de Ziua Aviației, au participat și piloți francezi, pe Mirage-2000.

10.06.1993 – Avionul cu reacție IAR-109 SWIFF, de antrenament și atac la sol (o nouă versiune a avionului IAR-99), a fost prezentat la Salonul Internațional Le Bourget – Franța.

17.06.1995 – Mare miting aviatic pe aeroportul Băneasa.

17.06.2000 – La Timișoara are loc cea mai mare demonstrație aeriană cu participare internațională desfășurată vreodată în țara noastră, organizată de Statul Major al Forțelor Aeriene. La acest eveniment, un rol aparte l-a avut și publicația ***"CER SENIN"***.

Documentar realizat de comandor(r) PETRE BÂNĂ

CREEAZĂ OPORTUNITĂȚI !

Adevăraţii lideri nu îşi împing niciodată oamenii de la spate. Marea lor artă stă în capacitatea de a crea acel context care să permită tuturor accesul la misiuni complexe, a căror rezolvare le va aduce, dincolo de satisfacţia lucrului bine făcut, creşterea încrederii în forţele proprii şi oportunitatea identificării celor mai bune direcţii de dezvoltare în carieră. În limbaj de specialitate, această preocupare a managerului de a oferi subordonaţilor şansa de a-şi depăşi propriile limite, ajungând să-şi descopere adevăratul potenţial, se numeşte **delegare**.

Necesitatea delegării

În fapt, delegarea presupune să predai altcuiva o parte din autoritatea şi controlul tău şi să te asiguri pe parcurs că totul merge bine în rezolvarea sarcinilor încredinţate. Delegarea este un instrument deosebit de preţios în activitatea de conducere, deoarece permite managerului gestionarea eficientă a propriului timp, iar subalternilor le oferă posibilitatea de a-şi dovedi competenţa, prin îndeplinirea unor misiuni cu grad mare de complexitate.

Ce delegăm?

Pentru a decide care sunt sarcinile cele mai potrivite pentru a fi delegate, trebuie să începi prin a nota, pe o foaie de hârtie, toate sarcinile pe care le presupune munca ta zilnică. Analizează apoi fiecare sarcină în parte şi încadreaz-o într-una dintre următoarele categorii:

- Sarcini pe care **trebuie să le delegi:** acele activităţi pe care le poate rezolva oricare dintre membrii echipei;
- Sarcini pe care **este indicat să le delegi:** activităţi care pentru tine au devenit rutină, dar care pentru ceilalţi sunt noi şi interesante;
- Sarcini pe care **ai putea să le delegi:** acele activităţi pe care le-ar putea rezolva anumite persoane, dacă ar fi instruite în mod corespunzător;
- Sarcini pe care **trebuie să le păstrezi:** acestea sunt responsabilităţile tale principale, pe care este indicat să le delegi numai celui mai capabil dintre subordonaţii tăi.

Cui delegăm?

Pentru a decide care este persoana cea mai potrivită pentru a-i delega o sarcină, trebuie să începem prin a face două liste: una cuprinzând calităţile, cunoştinţele şi experienţa necesare pentru rezolvarea cu succes a problemei, iar cealaltă – cu calităţile, cunoştinţele şi experienţa persoanelor disponibile. Oricât de dificil ar părea, iniţial, procesul identificării persoanei potrivite, după compararea celor două liste, soluţia va veni de la sine.

Cheia succesului

Pentru ca delegarea să fie eficientă, este esenţial ca persoana căreia i-aţi încredinţat sarcina să cunoască toate detaliile pe care aceasta le presupune şi să se simtă sprijinită. Acest deziderat se poate realiza, transmiţând delegatului:

- Responsabilităţile pe care le incumbă sarcina: ce implică succesul şi eşecul activităţii sale;
- Nivelul autorităţii învestite: presupune informarea tuturor persoanelor implicate asupra autorităţii transferate, o dată cu sarcina, delegatului;
- Standardul de calitate şi timpul la dispoziţie;
- Importanţa sarcinii delegate;
- Deplina încredere pe care o ai în calităţile sale şi disponibilitatea de a-l ajuta ori de câte ori va fi nevoie.

Delegarea se aseamănă cu ridicarea unui castel din cărţi de joc: dacă baza nu este realizată perfect, mai devreme sau mai târziu, edificiul se va prăbuşi. Atunci când ştiu exact ce aştepţi de la ei şi de ce i-ai ales tocmai pe ei pentru delegarea unei anumite sarcini, oamenii au toate şansele să reuşească.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

www.psihoteste.ro

Secţiunea CARIERĂ:
"Cât de bine îţi antrenezi echipa? "
Secţiunea ATITUDINE:
"Eşti dependent de alţii? "
"Eşti îngăduitor? "
"Ştii să aştepţi? "
"Îţi pasă de cei din jur? "

Nu uita!

- Chiar dacă ţi se pare că oamenii se descurcă perfect cu sarcinile încredinţate, ei au totuşi nevoie de verificare şi încurajare;
- Urmăreşte progresul făcut de cei cărora le-ai delegat sarcini, fără a da senzaţia că le pândeşti fiecare mişcare. Oamenii trebuie să înţeleagă că sunt liberi să ia orice decizie;
- La finalizarea sarcinii, fă o recapitulare a problemelor ivite şi a rezultatelor. Dând oamenilor ocazia de a rememora modul în care au rezolvat problema, le permiţi să-şi consolideze cunoştinţele acumulate şi să conştientizeze progresul realizat;
- Recunoaşte meritele celor care au dus la capăt cu succes o sarcină. Dacă vrei să te asiguri că angajaţii vor accepta în continuare sarcini suplimentare şi vor lucra cu plăcere pentru finalizarea lor, recunoaşterea publică a succeselor lor este esenţială.

Încurajez oamenii să vină cu propriile răspunsuri la probleme?

"De fiecare dată când trec pe lângă o închisoare sau pe lângă o şcoală, mi-e milă de oamenii închişi înăuntru".
Jesper Kunde

"Stabilitatea a murit!
Educatorii zilelor noastre
trebuie să-şi pregătească discipolii
pentru un viitor total necunoscut,
ambiguu
şi în permanentă schimbare".
John Peers

"Câţi artişti se află în această clasă?
Vă rog să ridicaţi mâna! "
Clasa întâi: Toţi copiii ridică mâna, fremătând.
Clasa a doua: Jumătate dintre copii ridică mâna, încurajându-se reciproc.
Clasa a treia: O treime dintre copii ridică mâna, timid.
Clasa a şasea: Numai doi copii, cu mâna sus şi ochii în pământ.
"Fiecare şcoală pe care am vizitat-o,
pe parcursul acestui studiu,
se face vinovată
de suprimarea creativităţii!"
Gordon MacKenzie

Ezit să deleg, pentru că mi-e frică să nu pierd controlul?

Sunt generos cu felicitările, atunci când lucrurile merg bine?

Consider că sunt singurul care poate rezolva problema aşa cum trebuie?

A DELEGA = a încredinţa cuiva o sarcină, rămânând în continuare responsabil pentru succesul sau insuccesul obţinut în rezolvarea acesteia.

A INSTRUI = a explica practic, prin fapte, cum se poate obţine un anumit rezultat.

A ÎNCURAJA = a da cuiva încrederea că e în stare să facă bine ceva.

RISC = consecinţe posibile în cazul eşecului delegatului în îndeplinirea sarcinii.

"Cea mai mare primejdie într-o sală de clasă este aceea ca studenţii să reţină numai acele lucruri pe care le spun profesorii".
Frank Smith

"Există situaţii în care raţionalul nu ne poate ajuta. În astfel de momente descoperim unelte noi, ca intuiţia, sentimentele, experienţa, ascultarea activă şi empatia. Cu timpul, învăţăm chiar să le folosim".
Karl Weick

Am prea multe de făcut şi prea puţin timp disponibil?

◆ Dacă ai o problemă a cărei rezolvare necesită urmarea unei proceduri complicate, deleag-o unui om leneş. El va găsi cea mai comodă cale de rezolvare".

◆ Expert este cel ce ştie din ce în ce mai mult despre din ce în ce mai puţin, până când ajunge să ştie absolut totul despre nimic".

Murphy

Ştiu ce cunoştinţe şi ce experienţă posedă fiecare dintre subordonaţii mei?

"Cel mai bun scrimer din lume nu ar trebui să se teamă de cel de-al doilea, ci de oricare dintre ignoranţii care nu au ţinut în mână niciodată o floretă. Imprevizibilul este cel mai mare duşman al oricărui expert".
Mark Twain

Sunt conştient de faptul că eu sunt responsabil pentru toate activităţile pe care le deleg?

Fără delegare, nici o avansare!

"Împărţiţi-vă slujba în sarcini. Care dintre acestea ar putea fi executate imediat de către altcineva? Care ar putea fi preluate după o oarecare pregătire? Există activităţi pe care nimeni altcineva nu le poate îndeplini? Dacă aşa stau lucrurile, sunteţi într-o poziţie foarte periculoasă. Da, sunteţi sigur pe slujba actuală, dar nu veţi putea să schimbaţi rolul în cadrul organizaţiei sau să avansaţi, pentru că nu aveţi cui să predaţi sarcinile actuale".
Brian Clegg

CONCURS

Larry SMART este şeful departamentului de ştiri al unui important post de televiziune canadian. În munca sa specifică, el este adeptul managementului participativ, permiţând subordonaţilor săi să contribuie cu idei la îmbunătăţirea modului de desfăşurare a activităţilor în cadrul departamentului. În urmă cu 4 săptămâni, Larry a fost anunţat că, peste 6 luni, va fi avansat. Conştient de datoria lui de a alege şi a instrui o persoană care să-l înlocuiască, Larry a optat pentru David, redactorul care l-a impresionat întotdeauna cu ideile sale valoroase. În ultimele săptămâni, de când a făcut publică decizia sa, Larry a fost uimit să constate că eficientul David s-a transformat într-un tip arogant, căruia îi plăcea foarte mult să dea ordine, să închidă gura oamenilor şi să amintească tuturor că el este şeful. Părea că singurul său obiectiv este acela de a-i prinde pe ceilalţi pe picior greşit, pentru a-i ameninţa mai apoi cu tăieri din salariu sau chiar cu concedierea. De prisos să mai spunem că, în numai 4 săptămâni, şi-a atras disprețul tuturor celor care, până mai ieri, îl priveau cu admiraţie. Aşa stând lucrurile, Larry a început să se simtă vinovat. Ştie că poate reveni asupra deciziei sale în orice moment, însă e conştient de faptul că David este un tip capabil, care ar putea deveni un excelent manager, dacă ar realiza cât de distructivă este atitudinea sa. Hotărât lucru: Larry trebuie să facă ceva!

Dumneavoastră cum aţi proceda?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Fotbal

Sâmbătă, 11 iunie 2005, echipa de fotbal **STEAUA BUCUREŞTI** a cucerit cel de-al **22-lea titlu de campioană a României,** învingând cu scorul de 2–1 formaţia timişoreană F.C.U. Politehnica. După patru ani de aşteptare, suporterii roş-albaştrilor au savurat din nou dulceaţa victoriei, aplaudându-şi idolii atât în incinta stadionului din Ghencea, cât şi pe străzile Capitalei, transformate în efluviu multicolor de adevărată fiestă.

La finalul campionatului, Steaua a acumulat 63 de puncte (19 victorii, 6 egaluri şi 5 înfrângeri), cu unul mai mult decât Dinamo şi cu 6 înaintea giuleştenilor de la Rapid. Performanţa "elevilor" lui Walter Zenga şi, mai apoi, ai lui Dumitru Dumitriu permite echipei să participe la Liga Campionilor, ediţia 2005–2006, Steaua fiind calificată în turul al doilea preliminar. Suntem convinşi că Dorinel Munteanu şi coechipierii săi vor avea o comportare cel puţin tot atât de bună ca pe parcursul ediţiei trecute a Cupei UEFA. Lotul este tânăr, are valoare certă şi, cu siguranţă, se va întări considerabil în pauza competiţională ce urmează. Avem încredere că băieţii noştri de suflet vor continua şi îmbogăţi tradiţiile de excepţie ale clubului, ale secţiei de fotbal, Steaua având în palmares, după cum se ştie, un titlu european şi o supercupă a Europei.

Bravo, STEAUA!

Haide, STEAUA!

Finalele pe Ministerul Apărării Naţionale ale Campionatelor militare de judo şi taekwondo

REPREZENTANŢII FORŢELOR AERIENE – 8 TITLURI DE CAMPIONI ŞI 10 LOCURI PE PODIUM

În perimetrul bazei sportive din cazarma Regimentului de Gardă din Bucureşti s-au desfăşurat, la mijlocul lunii mai 2005, finalele pe Ministerul Apărării Naţionale ale Campionatelor militare de judo şi taekwondo. Întrecerile au fost viu disputate, corect arbitrate şi s-au bucurat de un mare succes la public.

Pe linia bunelor comportări din ultima vreme, reprezentanţii Forţelor Aeriene au avut o prestaţie excelentă, reuşind să câştige nu mai puţin de 8 titluri de campioni – la individual şi pe echipe – şi să urce de 10 ori pe podiumul de premiere.

La **taekwondo,** 5 dintre reprezentanţii noştri au obţinut tot atâtea titluri de **campioni,** după cum urmează: **locotenentul Sorin Bucur –** categoria +84 kg; **căpitanul Cristian Mănăilă** – categoria 78–84 kg; **m.a.c. Mihai Beşta** – categoria 72–78 kg; **m.a.c. Ilie Pavelescu** – categoria 62–67 kg; **m.a.c. Florin Pavelescu** – categoria 54–58 kg.

În **clasamentul general pe loturi,** reprezentanţii Forţelor Aeriene (şef de lot: **căpitan Fănel Ştefănescu;** sportivi: **căpitan Cristian Mănăilă, locotenent Sorin Bucur, maistru militar Adrian Florinel Neacşu, plutonier Virgil Otvoş, m.a.c. Mihai Beşta, m.a.c. Ilie Pavelescu, m.a.c. Florin Pavelescu, m.a.c. Ciprian Popa)** au ocupat **LOCUL I.**

La disciplina **judo,** în cadrul întrecerilor individuale, sportivii noştri au obţinut următoarele rezultate: categoria 100 kg: **locotenent Sorin Bucur – locul I;** categoria 60 kg: **m.a.c. Daniel Bădicel – locul I;** categoria 90 kg – **plutonier Nelu Dudă – locul III.**

Lotul de judo al categoriei noastre de forţe a ocupat **locul II** în clasamentul general.

Sportivii care au urcat pe podiumul de premiere au fost recompensaţi cu medalii, cupe şi citarea prin Ordin de zi al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene.

Lotul de taekwondo – locul I pe podiumul de premiere

Tuturor – calde felicitări şi urări de noi succese!

Plutonier-major
MIHAI ALBU

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAŢĂ

Membri

general-maior dr. CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
general de flotilă aeriană
VICTOR STRÂMBEANU
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU
comandor (r) DUMITRU AMARIEI

Coperta 4
"Echinox" – tehnică mixtă de Valentin Tănase

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon: 021/231. 53. 82
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;

ADMINISTRATOR:
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr.4557/2005